WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO



MAJ
1938
Rok VIII nr 5





PORT RYBACKI W GDYNI

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · P A T ·

POLSKA AGENCJA MORSKA

SPÓŁKA Z OGR. ODP.

POLISH SHIPINNG AGENCY LTD.

adres telegraficzny PAM

G D Y N I A
ŚWIĘTOJAŃSKA 20 tel. 1957

G D A Ń S K
HOPFENGASSE 27, tel. 23951

MAKLERSTWO OKRĘTOWE
TRANSPORTY MORSKIE
TOWARÓW MASOWYCH

AGENCI LINII OKRĘTOWYCH
Z GDYNI – GDAŃSKA DO

Tallina, Szwecji, Rygi, Finlandii, Londynu, Hull, Holandii, Belgii, Sycylii, Hiszpanii, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Meksyku, (linia bawełniana) Portów Półw. Malakka, Chin, Japonii, Mandżuko, Australia, Indie Holenderskie, Ameryka Centralna, Kanada, Porty reńskie.



Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów świata



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.
GDYNIA
Portowa 15, tel. 39-21

S. A.
GDAŃSK
Langermarkt 3, tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-78.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VIII. MAJ 1938. Nr 5

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

POŚWIĘCENIE I OTWARCIE
PORTU RYBACKIEGO w W. WSI „WŁADYSŁAWOWO"

DOROBEK Narodu polskiego nad morzem powiększył się o nowy port rybacki, wybudowany w pobliżu Wielkiej Wsi, który ma duże znaczenie dla dalszego rozwoju naszego rybołówstwa jako baza-schronisko od strony morza otwartego.

Brak takiego portu — schroniska w części południowej i południowo-wschodniej brzegu polskiego na Bałtyku bardzo był odczuwany przez rybaków, osiadłych w tej części wybrzeża i przez rybaków, uprawiających połowy dalekomorskie.

Usunięty został on obecnie przez powstanie portu „Władysławowo", którego poświęcenie i otwarcie odbyło się w dniu 4 maja br. Port ten co do wielkości jest drugim portem, nad polskim morzem, leży pod 54⁰ 48' szerokości północnej i 18⁰. 26' długości wschodniej. Powierzchnia wodna portu wynosi 14.5 hektara, głębokości 4 do 6 mtr., która w najbliższym czasie będzie powiększona do 8-miu metrów

Na uroczystość poświęcenia nowego portu przybyli specjalnym pociągiem przedstawiciele centralnych władz Państwa z Ministrem Przemysłu i Handlu A. Romanem na czele. Panu Ministrowi towarzyszyli: Komisarz Generalny R. P. w Gdańsku min. Chodacki, wicemin. Przemysłu i Handlu Sokołowski, wojewoda Pomorski min. Wł. Raczkiewicz, dyr. dep. Morskiego L. Możdżeński, dowódca Floty Kontradmirał J. Unrug, komisarz Rządu m. Gdyni mgr F. Sokół, dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski oraz szereg innych osobistości. Ze strony duchowieństwa w uroczystości uczestniczyli Ks. Biskupi: dr Okoniewski i Dominik, ponadto wśród licznych gości, przybyłych na poświęcenie portu, należy wymienić uczestników zjazdu inżynierów i fachowców morskich państw bałtyckich i skandynawskich, który odbywał się w tym czasie w Gdyni

Uroczystość rozpoczęła się przemówieniem dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego, który streścił historię budowy portu oraz omówił przewidywany zakres jego pracy, poczym prosił p. Ministra o otwarcie portu i odsłonięcie pomnika. Następnie zabrał głos p. Minister Roman, wygłaszając następujące przemówienie:

„W imię Boże a na chwałę i ku pożytkowi Rzeczypospolitej rozpoczyna dzisiaj na tym wybrzeżu polskim swój byt i pracę nowy port polski, który ku upamiętnieniu dawnego włodarstwa morskiego naszej Ojczyzny, ku upamiętnieniu dzieła Króla Władysława IV-go nazywać się będzie Władysławowo. Nazwa ta — obok hołdu, należnego pamięci troskliwego dla spraw morskich monarchy — wyrażać ma i dokumentować okoliczność, o której z dumą i siłą musimy pamiętać, że wszelkie obecne i przyszłe prace, nasze na tym wybrzeżu, wszelkie tutaj dokonywane wysiłki i osiągane sukcesy mają swoją własną — państwową i narodową — polską przeszłość, przeszłość wielowiekową, przeszłość realną, przeszłość twórczą i niewygasłą — naszą przeszłość.

Dziejowym świadkiem, pracowitym współtwórcą, ofiarnym obrońcą i dzielnym kontynuatorem tego naszego dorobku na tym wybrzeżu był odwiecznie polski lud Kaszubski, którego serca i dusze stanowią skarb Rzeczypospolitej.

Ongiś — przed trzema wiekami, dźwigano na niedalekich stąd wydmach tego wiernego Polsce wybrzeża warownię morską, która miała bronić nie tylko granic Państwa, ale także wolności morskich szlaków żeglownych, prowadzących z królewskiego Gdańska w szeroki świat handlu. Dziś widzimy tutaj przed sobą betonowe ściany i cichy ba-



Minister A. Roman otwiera port rybacki „Władysławowo" (przecina wstęgę)



Pomost w porcie „Władysławowo"

sen nowego portu, przeznaczonego dla pracy pokojowej, dla pracy gospodarczej: ma on być bazą morskiego rybactwa polskiego, ośrodkiem nowego, szybko rozrastającego się działu gospodarki narodowej, który zdobywa, przerabia i handlowo uruchamia nowy surowiec polski — rybę morską.

Leżą w tych niedalekich piaskach wybrzeża granitowe złomy fundamentów dawnej polskiej twierdzy morskiej. Unosi się nad nami, obecna pomimo upływu wieków, dawna moc rycerska Rzeczypospolitej, której barwne znaki dumnie powiewały z murów tej warowni — moc jakże wspaniale odrodzona i ukształtowana geniuszem, wolą i pracą Odnowiciela Państwa i Wodza Narodu Józefa Piłsudskiego. Ma więc nasz nowy port fundamenty trwałe, ma podwaliny historyczne; ma także zapewniony spokój i bezpieczeństwo zacisza swego i dróg morskich, które będą go łączyły ze światem.

Jesteśmy tutaj na najbardziej północnym skrawku rozległej naszej Ojczyzny — twarzą w twarz z morzem, które trwale zbratane z nami i wprzęgnięte w wielki zespół twórczych czynników naszego bytu narodowego niesie nam rosnące rok rocznie korzyści. Szczęśliwy to zakątek Rzeczypospolitej: skupił na sobie wielką miłość i czujność całego narodu, a znalazł warunki, aby za te uczucia odpłacić najhojniej wytężoną pracą na rzecz całego kraju, pracą, której znaczenie, wartość i wpływ organiczny na życie narodu coraz bardziej uczymy się doceniać.

Nowy port Władysławowo staje dzisiaj w rzędzie aktywnych efektywów wybrzeża polskiego, aby całą swoją wartość użytkową, wartość, której obecny zarys materialny może być i będzie niewątpliwie dalej rozbudowany — oddać na usługi gospodarki narodowej. jako nowy wkład i nowy instrument pracy użyteczności powszechnej.

Dziękuję wszystkim, którzy trudzili się przy jego budowie, przy pokonywaniu znacznych trudności technicznych i organizacyjnych tej pracy, przy stwarzaniu koncepcyj jego eksploatacji: zasłużyli się wszyscy pozytywnie, bo pozytywnym dziełem zbogacili kraj, w którym problem kapitalnych inwestycyj ciągle jeszcze i to przez długie lata wyrażać będzie kierunek pochodu ku koniecznej sile gospodarczej kraju.

Ogłaszam, że port Władysławowo z dniem dzisiejszym podjął służbę na rzecz Państwa i Narodu.

Po przemówieniu Minister Roman przeciął wstęgę zamykającą wstęp na tereny portowe i poszedł do pomnika, odsłaniając go przy dźwiękach hymnu narodowego, odegranego przez orkiestrę rybaków. Pomnik wyobraża duży głaz narzutowy, z granitu, na którym umocowana jest tablica z następującym napisem: „1635—1938, 4 maja poświęcono i otwarto port Władysławowo, tak nazwany dla upamiętnienia warowni morskiej, założonej w 1635 roku na tym wybrzeżu przez króla Władysława IV".

Aktu poświęcenia dokonał Ks. Biskup Morski dr Okoniewski w asyście Ks. Sufragana Konstantego Dominika z Pelplina oraz licznego duchowieństwa.

Ostatnie przemówienie wygłosił profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego J. Siedlecki, prezes Morskiego Instytutu Rybackiego, wskazując na znaczenie portu dla rybactwa polskiego. Zakończeniem uroczystości było wpisanie się obecnych do księgi pamiątkowej oraz dekoracja złotymi i srebrnymi krzyżami zasługi wszystkich tych, którzy przyczynili się do budowy portu „Władysławowo". Minister Roman udekorował prof. Siedleckiego, naczelnika Urzędu Rybackiego w Gdyni Hryniewieckiego, inż. Urzędu Morskiego Adamskiego, radcę Urzędu Morskiego Recława, prof. Demolowa, inż. Czyża, inż. duńskiego Lundgarta, technika holenderskiego Coka oraz jednego majstra polskiego i 2 duńskich.

Zjazd Inżynierów Portowych i Fachowców Morskich państw Bałtyckich i Skandynawskich

W DNIU 3—6 maja, z inicjatywy Ministerstwa Przemysłu i Handlu odbył się w Gdyni Zjazd Inżynierów Portowych i Fachowców Morskich Państw Bałtyckich i Skandynawskich, który miał na celu — w drodze zbliżenia fachowych czynników zaprzyjaźnionych krajów nadbałtyckich — dokonania wymiany spostrzeżeń i doświadczeń z dziedziny budowy, utrzymania i eksploatacji portów morskich na Bałtyku z dziedziny żeglugi oraz rybołówstwa tego rejonu.

Uczestnicy zjazdu wzięli udział w obchodzie święta narodowego, zwiedzili porty gdański i gdyński, byli obecni na poświęceniu i otwarciu portu rybackiego „Władysławowo".

Obrady zjazdu rozpoczęły się 5. V. w auli Państw. Szkoły Morskiej w obecności Ministra P. i H. A. Romana, Posła Nadzw. i Ministra Pełnomocnego Król. Szwecji w Warszawie J. Lagerberga, wicemin. M. Sokołowskiego, Wojewody Pomorskiego Wł. Raczkiewicza, Komisarza Rządu mgr F. Sokoła, Dyrektora Dep. Morsk. L. Możdżeńskiego, przedstawicieli miejscowych urzędów, instytucji i korpus konsularny.

Z obcych państw w zjeździe wzięli udział: z Danii — inż. M. Lomb, nacz. dyrektor portu w Kopenhadze i inż. M. Black, Naczelny Inżynier tego portu; z Estonii inż. E. Avik, Dyrektor Dep. Morskiego i Dróg Wodnych w Tallinnie, inż. Okuldver, Inspektor Portu Helsinki, P. Siltaten, Prezydent m. Viipuri; z Łotwy P. A. Ozols, Dyrektor Dep. Morsk. w Rydze i inż. Labutin; ze Szwecji — inż. Stenberg i płk. Gotthard Dienen.

W przemówieniu powitalnym min. Roman m. in. zaznaczył, że Polska posiadająca najmłodszy port powzięła inicjatywę zaproszenia na zjazd swoich

sąsiadów bałtyckich i skandynawskich, z którymi łączą ją przyjazne węzły, wspólne interesy i analogiczne warunki nad tym samym morzem, wychodząc z założenia, że wymiana poglądów między specjalistami jest konieczna w obecnych warunkach ekonomicznych.

Taka wymiana poglądów zwłaszcza z sąsiadami, których znajomość rzeczy i doświadczenie opierają się na tradycji i praktyce ich dawno budowanych portów, posłuży niewątpliwie wzajemnej pomocy i postępowi.

Na przewodniczącego zjazdu wybrano dyrektora Dep. Morskiego inż. Możdzeńskiego, który zagaił obrady oraz odczytał nadesłane depesze gratulacyjne. Następnie wygłoszone zostały referaty: inż. Wendy — „Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni", inż. Rabaud — „Prace przy budowie portu w Gdyni", przedstawiciela Łotwy inż. Labutina — „O zapiaszczeniach portów nad Bałtykiem" i inż. Nagórskiego — „O urządzeniach portu gdańskiego". Po przerwie obiadowej wygłoszono dalsze referaty, a mianowicie inż. Adamskiego — „Port rybacki w Wielkiej Wsi", inż. Budki — „Urządzenia przeładunkowe portu w Gdyni", inż. Tubielewicza — „Magazyny portowe w Gdyni, ich konstrukcja i przeznaczenie".



Uczestnicy Zjazdu Inżynierów i Fachowców Portowych państw Bałtyckich i Skandynawskich na przystani Żeglugi Polskiej

Po referatach odbyła się dyskusja i zamknięcie zjazdu.

Uczestnicy zjazdu podczas swego pobytu w Gdyni podejmowani byli przez Ministra A. Romana, dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego, Radę Interesantów Portu, Konsorcjum Polsko - Franc. i Komisarza Rządu mgr F. Sokoła.

W ostatnim dniu goście zagraniczni odbyli wycieczkę statkiem Żeglugi Polskiej „Jadwiga" na wybrzeże, gdzie objechali porty Helu i Jastarni oraz zwiedzili Juratę.

W wycieczce towarzyszyli im przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i H., Urzędu Morskiego oraz inżynierowie portowi z Gdyni.

MGR MAKSYMILIAN RYLKE

O polskich, morskich statkach handlowych

PODSTAWOWĄ ustawą polską, regulującą ważniejsze kwestie prawne dotyczące handlowych statków morskich, jest ustawa z dnia 28 maja 1920 r. (Dz U. R. P. 47 poz. 285). Morski statek nabywa przynależność z chwilą zadośćuczynienia wymogom ustawy i wpisania do rejestru morskich statków handlowych, albowiem w Polsce, podobnie zresztą jak i w innych krajach istnieje przymus rejstracji statków. Przymusowi podlegają wszystkie statki ponad 50 m² brutto. Statki do 50 m² brutto mogą być przedmiotem wpisu na wniosek osób zainteresowanych. Rejestr prowadzi Sąd Grodzki w Gdyni jako sąd rejestrowy. Rejestr zawiera:

1) datę i kolejny numer statku zarejestrowanego; 2) nazwę i rodzaj statku oraz międzynarodowy sygnał odróżniający; 3) wynik pomiaru statku; 4) datę i miejsce budowy statku; 5) oznaczenie portu ojczystego statku; 6) dane dotyczące właściciela; 7) dane dotyczące pełnomocnika; 8) oświadczenie, iż wszelkie warunki prawem przepisane co do przynależności państwowej właściciela względnie udziałowców lub akcjonariuszów zostały wypełnione; 9) oznaczenie tytułu nabycia statku lub poszczególnych udziałów we współwłasności. Po dokonaniu wpisu do rejestru sąd rejestrowy wydaje dokument rejestracyjny, czyli t. zw. certyfikat okrętowy, będący dowodem przynależności danego statku do polskiej floty handlowej, dalej, prawa statku do podnoszenia polskiej bandery handlowej morskiej, tudzież dowodem złożenia wszelkich prawem przepisanych dokumentów w sądzie rejestrowym.

Dokumentem zastępczym jest tymczasowe świadectwo rejestracji, wystawione przez konsula w wypadku gdy np. zakupiono statek zagranicą, który udaje się do przyszłego portu ojczystego.

Skreślenie statku z rejestru następuje w razie zatonięcia, lub uznania niezdatnym do naprawy.

Za polskie statki handlowe morskie uznaje wspomniana ustawa:

1) statki, uprawiające żeglugę morską w celu zarobkowania i stanowiące własność państwa polskiego, obywateli polskich, względnie osób, należących do narodowości polskiej, ale nie posiadających obywatelstwa polskiego oraz osób prawnych, mających siedzibę na obszarze Rzeczypospolitej. Osoby prawne muszą być tak zorganizowane, że:

a) wszystkie udziały lub akcje winny być imienne,

b) udział obcokrajowców w kapitale zakładowym nie przewyższa 49% (Dz. U. R. P. 29 poz. 269 z 1928 r.)

c) udział obcokrajowców we władzach kierowniczych, nadzorczych i kontrolujących nie może być większy, aniżeli stosunek udziału w kapitale zakładowym. W spółkach akcyjno - komandytowych obcokrajowcy nie są osobiście odpowiedzialni;

d) główny kierownik winien być obywatelem polskim.

2) statki spółek dla żeglugi transoceanicznej oraz spółek dla rybołówstwa dalekomorskiego (Dz. U. R. P. 32 poz. 334 z 1932 r.) które Minister Przemysłu i Handlu zwolnił od warunków co do kapitału zakładowgo i osoby dyrektora zarządzającego, jednak to ostatnie zwolnienie może być udzielone najwyżej do końca 1938 r. (Dz. U. R. P. 29 poz. 269 z 1928 r.),

3) statki, których udziały conajmniej w 3/5 należą do Państwa polskiego, obywateli polskich (względnie osób narodowości polskiej), osób prawnych, o ile pełnomocnik współwłaścicieli jest obywatelem polskim.

Na równi z obywatelami polskimi stawia więc ustawa osoby narodowości polskiej, lecz nie posiadające obywatelstwa polskiego. Znaczne udogodnienia i u-

łatwienia przewidziane są dla spółek dla żeglugi transoceanicznej i dla spółek dla rybołówstwa dalekomorskiego, a więc dla tych dziedzin żeglugi, które wymagają bądź wielkich środków finansowych, wzgl. dalekoidących znajomości rzeczy i fachowości.

Ustawa z 28. V. 1920 r. przyznaje polskim statkom handlowym morskim po ich zarejestrowaniu cały szereg uprawnień, jak np.:

1) wyłączność uprawiania żeglugi przybrzeżnej,
2) nietykalność wobec statków obcych na pełnym morzu oraz prawa, wypływające z eksterytorialności na wodach i w portach obcokrajowych w granicach traktatów, konwencyj i zwyczajów międzynarodowych,
3) prawo do korzystania z ochrony polskich władz morskich wojskowych na pełnym morzu oraz polskich urzędów dyplomatycznych i konsularnych zagranicą,
4) w czasie wojny prawa wypływające z neutralności, w razie ogłoszenia jej przez Rząd Rzeczypospolitej,
5) prawo do pomocy ekonomicznej państwa, w myśl ustaw specjalnie w tym celu wydanych.

Ustawa z 28 maja 1920 roku głosi dalej, iż statki handlowe morskie prócz obowiązków, przewidzianych w innych ustawach, są obowiązane do:

1) podnoszenia na rufie wyłącznie polskiej handlowej bandery morskiej,
2) utrzymywania na statkach załogi polskiej, oraz używania przy prowadzeniu ksiąg okrętowych i w kierownictwie statku języka polskiego. Jako polską uważa się załogę, w której najmniej 3/4 zarówno oficerów, jako też marynarzy jest obywatelami państwa polskiego.

Od przepisu tego wprowadza ustawa z dnia 10. III. 1932 r. (Dz. U. R. P.) wyjątek dla statków rybackich: „Wyjątki od tego przepisu są dopuszczalne w stosunku do dalekomorskich statków rybackich w ciągu 10 lat, od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, za zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu i na warunkach przez niego ustalonych, w każdym poszczególnym wypadku. Rada Ministrów może przedłużyć powyższy okres o dalsze 5 lat".

Charakterystyczną cechą polskich przepisów jest dążenie do zapewnienia pierwiastkowi narodowemu przewagi w polskiej marynarce handlowej. Pod tym względem polityka polska jest zgodna z polityką innych państw morskich, idących niejednokrotnie jeszcze dalej.

Stosunek ten staje się zrozumiały, skoro uświadomimy sobie istotę i znaczenie statku handlowego, tudzież okoliczność, iż statki handlowe mogą być powołane w pewnych okolicznościach (np. wojna), do pełnienia służby publicznej na rzecz państwa.

Z drugiej jednak strony praktyka życiowa wskazuje na konieczność liberalniejszego traktowania momentu własności, a raczej udziału obcokrajowców w kapitale zakładowym przedsiębiorstw armatorskich. W tej właśnie dziedzinie pracy, wymagającej dużej znajomości rzeczy, a odrzucającej przy tym stosunkowo mały zysk, nie można liczyć na szybki i duży przypływ kapitału rodzimego. W obecnym stanie rzeczy zdani jesteśmy prawie w zupełności na inicjatywę państwa. Obniżenie natomiast ustawowego stosunku kapitału polskiego do obcokrajowego w przedsiębiorstwach armatorskich mogło by skłonić firmy o kapitale mieszanym do tworzenia floty pod polską banderą.

Problem powyższy istnieje zresztą nietylko w Polsce, lecz w całym szeregu państw morskich, przyczym państwa o silnej flocie handlowej mają nawet bardzo ekskluzywne przepisy odnośnie warunków wymaganych dla uzyskania prawa do bandery danego państwa.

Na 1 stycznia 1938 r. zarejestrowanych było w Sądzie Grodzkim w Gdyni 65 jednostek (powyżej 100 brt.) o ogólnej pojemności 96.933 brt., a 55.070 nrt.

W Urzędzie Marynarki Handlowej w Gdańsku na 1/I. 1938 zarejestrowane były dwa statki powyżej 100 brt. o pojemności łącznej 528 brt. i 161 nrt.

Rejestr zatym w obydwu portach polskich na dzień 1/I. 1938 zawiera 67 statków ogólnej pojemności 97.521 brt. i 55.231 nrt.

Zestawienie statków polskiej floty handlowej, obejmujące statki morskie z wyłączeniem żeglugi przybrzeżnej, taboru pomocniczego, statków rybackich i t. p. przedstawia się następująco:
1/I. 1938 r.

„Żegluga Polska" S. A.	14	34.026	23.545	12.782
„Polskarob" — Polsko-Skand. Tow. Transp. S. A.	4	12.150	7.928	4.530
„Polbryt" S. A. „Gdynia—Ameryka" L. Ż.	5	29.770	49.278	28.750
	27	85.444	87.624	49.766

Liczby porównawcze przewozów wykonanych przez poszczególne towarzystwa w latach 1935, 1936 i 1937 są następujące:

	1937	1936	1935
„Żegluga Polska" S. A. —	973.478	762.471	614.228
„Polskarob" —	467.082	471.582	457.567
„Polbryt" —	113.467	108.110	91.269
„Gdynia—Ameryka" L. Ż. —	202.534	73.422	31.126
Razem	1.756.449	1415.585	1196.190

W latach 1935, 1936 istniało jeszcze przedsiębiorstwo armatorskie „Pionier", które przewiozło w roku 1935—3.785 ton, w roku 1936—12.150 ton.

Odnośnie obrotów polskiej floty handlowej należy podkreślić, iż dzielą się one na 3 zasadnicze rodzaje: 1) na przywóz, wynoszący w 1937 roku 521.400 ton, na 2) wywóz — 1.152.574 ton i na 3) przewozy między portami obcymi — 82.585 ton.

Transport towarów w skrzyniach zbiorowych

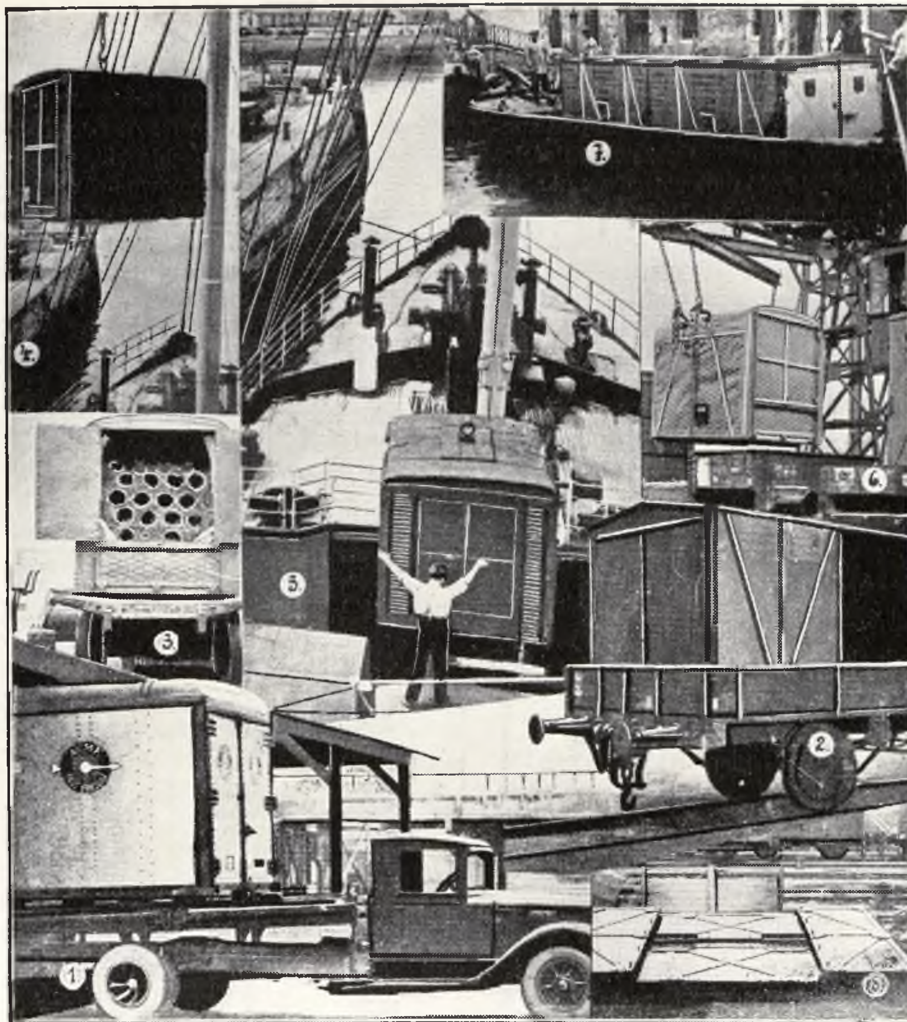
ZAGADNIENIE organizacji racjonalnego transportu drobnicy zaprząta od dłuższego czasu łamy fachowych czasopism. Najczęściej omawia się dwa, z pośród wielu innych, ważne elementy transportu drobnicy, a mianowicie opakowanie oraz przeładunek przesyłek drobnicowych. Niejednokrotnie opakowanie drobnicy musi być staranne, a przy tym kosztowne, aby zapobiec ewentualnym uszkodzeniom lub stratom towaru. Pociąga to za sobą wyższą kalkulację i zmniejsza tym samym siłę nabywczą danego towaru. Z drugiej strony sposób przeładunku przesyłek i związana z tym manipulacja wpływa wybitnie na szybkość i koszta transportu, wywołując również wyżej wspomniane skutki.

To też zainteresowane koła zarówno producentów, eksporterów, importerów, spedytorów, zarządów kolejowych i towarzystw żeglugowych z uwagą śledzą nowy system przewozu drobnicy w skrzyniach zbiorowych („Container", Behälter").

W przeciwieństwie do wagonów zbiorowych przewóz drobnicy w skrzyniach zbiorowych ma tę zaletę, że towar raz załadowany do takiej skrzyni odbywa w niej drogę z magazynu nadawcy do drzwi, względnie magazynu odbiorcy. Tego rodzaju skrzynie zbiorowe w mniejszych rozmiarach wyrabiane są bądź to z kartonu lub drzewa, odpowiednio usztywnione na brzegach i ro-

gach paskami blachy żelaznej. Skrzynie zbiorowe większych rozmiarów wyrabiane są całkowicie z żelaza, przy czym na ściany używa się blachy żelaznej gładkiej, lub prasowanej, albo gęstej siatki drucianej; usztywnienia konstrukcji dokonuje się przy pomocy kątowników i ram z żelaza profilowego. Żelazo, jako materiał konstrukcyjny, nadaje się w większym stopniu od innych materiałów, do budowy specjalnych skrzyń składanych.

Konstrukcja skrzyń zbiorowych jest odporna na wszelkie wstrząsy i uderzenia. Szczelne zamknięcie zabezpiecza towar przed wpływami atmosferycznymi, pożarem lub ewentualną kradzieżą. Fabryki wyrabiają te skrzynie przeważnie dla każdego towaru specjalnie, na podstawie poprzednich studiów, przez co ich rozmiar, trwałość, rodzaj zamknięcia i inne właściwości odpowiadają towarom, wchodzącym w rachubę. Umieszczenie w tych standardowych opakowaniach umożliwia lepsze wykorzystanie miejsca w magazynie, na wagonie, na statku, samochodzie i na innych środkach komunikacyjnych. Specjalne urządzenia umożliwiają łatwy i szybki przeładunek. Stosowanie skrzyń zbiorowych ma przewagę nad zwykłym opakowaniem, bo zmniejsza ciężar opakowania oraz objętość przesyłki. Ma to duże znaczenie szczególnie przy przesyłkach morskich, gdzie fracht oblicza się przeważnie według objętości.



Poszczególne fazy transportu skrzyń zbiorowych:
1. Na platformie samochodu, 2. na wagonie kolejowym, 3. załadowane rury kamionkowe do skrzyni zbiorow., 4. i 5. przeładunek na statek skrzyni zbiorowej, 6. przeładunek skrzyń zbiorowych na wagon (widoczne speccjalne urządzenia dźwigowe), 7. transport skrzyń zbior. na barce, 8. specjalnej konstrukcji skrzynia zbiorowa, składana po wyładowaniu towaru

Czasop. „Behälter"

Sposób przewozu towarów w skrzyniach zbiorowych stosują od lat Stany Zjednoczone, Włochy, Niemcy, Francja, i Anglia. Na skutek tego wyłoniła się kwestia utworzenia specjalnego komitetu międzynarodowego zajmującego się standaryzacją typów skrzyń zbiorowych dla ruchu międzynarodowego. Komitet międzynarodowy po przeprowadzeniu odpowiednich badań ustalił, iż dla typu ciężkiego skrzyni zbiorowej, waga jej łącznie z towarem powinna wynosić 5 ton, natomiast dla typu lekkiego 2,5 t. Wielkość tę uważa się za najbardziej odpowiadające ładowności wagonu otwartego, względnie samochodu ciężarowego. Większych rozmiarów skrzynie zbiorowe są niepraktyczne, a to ze względu na znaczniejsze trudności przy przeładunku oraz na ograniczony rozmiar luk i ładowni na statkach. Przy dokonywaniu transportu w skrzyniach zbiorowych decydujące znaczenie mają również wszelkie urządzenia przeładunkowe, przystosowane do przeładunku skrzyń zbiorowych. W związku z tym miejsca przeładunkowe muszą być wyposażone w odpowiednie dźwigi, wózki do podnoszenia, rampy odpowiedniej wysokości, ruchome pomosty przeładunkowe. Wtedy dopiero można będzie liczyć na to, że skrzynie zbiorowe będą miały racjonalne zastosowanie w komunikacji międzynarodowej. Niezależnie od ujednostajnienia środków technicznych, konieczna jest w tym względzie sprężysta organizacja międzynarodowa, dla usprawnienia wzajemnej wymiany skrzyń zbiorowych.

Stosowanie skrzyń zbiorowych w żegludze morskiej ma szczególne znaczenie. Towary w transporcie morskim niejednokrotnie przeładowuje się kilka razy, bądźto z wagonu na statek lub odwrotnie, ze statku na drugi statek lub do magazynu. Niektóre przedsiębiorstwa armatorskie posiadają własne skrzynie zbiorowe i za niewielką opłatą wypożyczają załadowcom. Dostawa zwrotna skrzyń zbiorowych nastręcza pewne trudności związane z kosztem przewozu próżnych tych skrzyń. Wobec tego udoskonalone typy skrzyń zbiorowych skonstruowane w ten sposób, że pudło po wypróżnieniu może być płasko złożone, dzięki czemu w drodze powrotnej korzysta z tańszego przewozu, z uwagi na małą przestrzeń, jaką zajmuje na statku lub wagonie.

Z pośród specjalnych typów skrzyń zbiorowych na wyróżnienie zasługują skrzynie zbiorowe — chłodnie, które mają bardzo praktyczne zastosowanie zwłaszcza w komunikacji śródziemnomorskiej. Towary łatwo psujące się przy kilkakrotnym przeładunku, narażone są na zepsucie, skutkiem nagłego przejścia z jednej temperatury do drugiej, co zdarza się w czasie lata, przy przeładunku towaru z wagonu chłodni, na statek wyposażony w urządzenia chłodnicze. Specjalne typy skrzyń zbiorowych z żelaza, wyłożonych wewnątrz taflą ze szkła służą do przewozu mleka.

Różne przeznaczenie skrzyń zbiorowych do przewozu drobnicy nie wyklucza tego, że odpowiednio przystosowane i skonstruowane skrzynie zbiorowe służyć mogą również do przewozu towarów masowych jak np. cegła, wapno oraz inne materiały budowlane, które raz załadowane do skrzyni, wyładowuje się dopiero na miejscu budowy.

W Polsce stosowaniem skrzyń zbiorowych interesuje się Ministerstwo Komunikacji, by w rezultacie badań ustalić najodpowiedniejszy typ skrzyń zbiorowych, które mogłyby mieć praktyczne zastosowanie w przewozach kolejowych, samochodowych, żegludze śródlądowej i morskiej.

J. J.

Nowe motorowce pasażerskie

ROK bieżący rozpoczął się w budownictwie okrętowym pod znakiem wyraźnej przewagi ilościowej i jakościowej motorowców nad statkami innego rodzaju. Państwa skandynawskie przeszły zdecydowanie na budowę motorowców, których tonaż przekracza 90% ogólnego tonażu ich statków w budowie. Cyfra nader wymowna. Lecz nietylko Skandynawia, Polskę można również zaliczyć do zdecydowanych zwolenników statków motorowych. Dwa motorowce małe, „Oksywie“ i „Rozewie“ już rozpoczęły służbę w tym roku. Na wodzie staną w tym roku jeszcze 11.500 tonowe statki motorowe G. A. L.'u, nazwane „Chrobry“ i „Sobieski“, przeznaczone dla linii Południowo - Amerykańskiej. Również towarowe „Łódź“ i „Bielsko“ przedsiębiorstwa polskiego G. A. L. są motorowcami. Według ang. czasopisma „The Motorship“ w styczniu rb. było w budowie ogółem przeszło 400, z tego 31 statków pasażerskich. Poniższe zestawienie przedstawia zakres tego rodzaju budownictwa okrętowego.

PASAŻERSKIE MOTOROWCE W BUDOWIE W 1938 R.

Armator	Tonaż brutto	Moc KM.	Motoru System
Bergen, Tow. żegl.	7.400	12.000	Sulzer
Shaw, Sawill & Albion	26.500	33.000	Doxford
Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe . . .	**11.500**	**8.500**	**B. & W.**
„ . . .	**11.500**	**8.500**	**B. & W.**
Netherland St. Sh. Co.	20.000	30.000	Sulzer
Bibby, L. Ż.	11.000	6.000	Sulzer
Penisol. & Ocean. S. S. Co.	11.000	6.000	Doxford
Nowozelandzkie Tow. żegl.	3.500	13.000	Sulzer
„	3.500	13.000	Sulzer
2 Holland—America Line	12.000	10.000	MAN
Osaka Shosen Kaisha	10.300	13.000	B. & W.
„	10.300	13.000	B. & W.
„	10.300	13.000	B. & W.
Comp i Maritime Belge	12.000	9.000	B. & W.
Koninklijke Paketvarrt	14.500	10.800	Sulzer
„	14.500	10.800	Sulzer
Norwesko-Amerykańska Linia . . .	17.000	16.000	MAN
Union Castle Mail Co.	26.500	24.000	B. & W.
Hamburg-Ameryka L.	16.000	18.000	MAN
Rumuńskie Linie Państwowe	8.000	11.500	B. & W.
„	8.000	11.500	B. & W.
British and Irish S. P. Co.	4.300	6.400	B. & W.
Fred Ohlsen & Co.	5.000	6.000	B. & W.
„	5.000	6.000	B. & W.
3 „Deutsche Arbeitsfront“	24.000	9.500	MAN
Anchor Line	11.000	11.400	Doxford
Swedish American L.	20.000	18.000	Sulzer

Dla żeglugi polskiej, liniowej przedstawiają poważniejsze znaczenie statki, co do których można liczyć, że staną do współzawodnictwa ze statkami polskimi.

Na szlaku północno-atlantyckim, prowadzącym z Europy północnej (z Bałtyku i Morza Północnego) poprzez cieśninę Peutland Firth do Kanady i Stanów Zjedn. A. P. wystąpią niebawem dwa potężne motorowce pasażerskie „kabinowo-turystyczne“, — tj. norweski „Oslofiord“ oraz szwedzki „Stockholm“.

Pierwszy z nich, „Oslofiord“, o pojemności około 17.000 b. r. t. i około 17.600 efk. koni mech. w czterech motorach systemu M. A. N. ma przewozić 150 pasażerów „kabinowych“, 250 turystów oraz około 750 pasażerów. Przewiduje się, że szybkość eksploatacyjna wynosić ma około 19 mil morsk./godz. Drugi z tych statków, „Stockholm“ stanowić ma jednostkę okazałą. Budowany na stoczni Cantieri Riuniti dell' Adriatico w Monfalcone, skąd pochodzą nasze m/s „Piłsudski“ i „m/s „Batory“, ma osięgnąć pojemność 28.000 b. r. t. (t. j. dwukrotnie większą od polskich motorowców) oraz moc motorów, wynoszącą około 22.000 ind. koni mech. (conajwyżej 27.000 I. K. M.) w rozłożeniu na trzy motory systemu Sulzera. Szybkość eksploatacyjna ma wynosić 19 mil/godz.. Urządzenia pasażerskie przystosowane mają być do komfortowego przewozu około 1200 osób. Podział szczegółowy na klasy jeszcze nie jest wiadomy. W każdym bądź razie statek ten stanowić może poważnego współzawodnika dla statków polskich w zakresie przewozu pasażerów cudzoziemskich do krajów bałtyckich.

Szczególnie poważne współzawodnictwo wyłoni się na linii palestyńskiej. Rumuńska żegluga państwowa buduje na stoczni włoskiej Cantieri Navali Riuniti, S. A. cztery motorowce pocztowe (pasażersko-towarowe) po 5.000 b. r. t. każdy i 3.000 e. k. m. w motorze, a poza tym na stoczni duńskiej Burmeister & Wain dwa duże statki pasażerskie szybkobieżne. Tymczasem wiadome jest, że będą one miały po 8.000 b. r. t. (wielkość s. s. „Polonia“) oraz po 11.500 e. k. m. nadających szybkość 22 mil/godz., czyli szybkość o zgórą 50% większą od kursującego tam statku polskiego.

Mimo doskonałej reputacji, jaką sobie wyrobiły polskie statki na linii Południowo - Amerykańskiej przy silnym współzawodnictwie świetnych statków angielskich, niemieckich, włoskich i francuskich wreszcie, — nie można pozostawić bez uwagi nowe jednostki obce, będące w budowie z przeznaczeniem na ten szlak. Oprócz paru motorowców pasażersko - towarowych, wystąpi niebawem pasażerski statek motorowy, szybkobieżny linii niemieckiej (H. A. P. A. G.) o pojemności 16.000 b. r. t. i mocy maszyn około 18,000 s. k. m. systemu M. A. N.

W takim położeniu polskiej floty handlowej na arenie światowej wydawać się może godnym zastanowienia niesłuszne zdanie sfer zagranicznych, które w polskich poczynaniach budowy własnych stoczni upatrują forsowny tylko wysiłek rządu dla zaspokojenia postulatów politycznych, uważając dalej, że budowa krajowa okrętów nie zmniejszy zamówień polskich na stoczniach cudzoziemskich. (Motorship, str. 343 i 1938 r.). **L.**

MGR JÓZEF BIENIASZ

Z dziejów dawnego prawa morskiego

II.

Z POMNIKÓW prawnych Niepodległej Rzeczypospolitej najobszerniej traktuje o prawie nadbrzeżnym projekt zbioru praw sądowych Andrzeja Zamoyskiego kancl. w. koronnego z lat 1776—1780 w § 11 cz. II.

Podaję odnośne paragrafy w dokładniejszym streszczeniu za prof. Dąbkowskim (Polskie prawo prywatne, t. II, str. 627—628), bo wskazują one na ewolucję prawną, jaką przeszło prawo nadbrzeżne w ciągu dziejów i na opinię prawną, którą w tym zakresie posiadały fachowe koła prawnicze pod koniec XVIII w.. „Projekt uznawał prawo to jako sposób nabycia własności tylko o tyle, o ile schodziło się ono ze znalezieniem, przepisywał też dokładnie sposób postępowania w razie znalezienia takich rzeczy, a tego, kto się do tych przepisów nie stosował, nakazywał karać jako złodzieja. Jeżeli mianowicie statek uległ rozbiciu, lub tratwy rozerwaniu, należało uwiadomić o tym najbliższe miasto lub wieś, rozbitków należało ratować i zwrócić im rzeczy wyratowane. Urzędnicy miejscy, którzyby odmówili rozbitkom pomocy, mieli być złożeni z urzędu. Także ludzie prywatni ulegali za odmówienie pomocy karze. Rozbitek był obowiązany do udzielenia nagrody ratującym, a to stosownie do możności (§ 8). Kto spostrzegł na morzu lub rzece rzeczy, pochodzące z rozbicia okrętu, powinien był starać się wydobyć je, umieścić w miejscu bezpiecznym i pilnować starannie jakby własnych. Następnie powinien sporządzić dokładny, z wyszczególnieniem gatunku, opis rzeczy uratowanych i przesłać zawiadomienie o zatrzymaniu ich wraz z opisem do najbliższego miasta i konsystorza. Konsystorz miał podać wiadomość o tym do gazet i rozesłać zawiadomienie po swej decezji. Księża winni byli ogłaszać wiadomość tę z ambon, przez rok i 6 niedziel. Jeżeli w przeciągu tego czasu znalazł się właściciel, miały mu być rzeczy wydane za pokwitowaniem. Znalezcy służyło prawo domagać się wynagrodzenia w stosunku 10 od sta podług szacunku rzeczy (§ 9). Jeżeli przechowanie rzeczy w ten sposób znalezionych, przedstawiało dla znalezcy trudności, albo jeżeli zachodziła obawa ich zepsucia, należało je sprzedać po uprzednim ich oszacowaniu przez magistrat sąsiedniego miasta w obecności dwóch członków rady miejskiej, a sumę zyskaną złożyć w pokład miejski. Sumę tę należało wydać właścicielowi po strąceniu rzeczywistych wydatków i 10% jako wynagrodzenia.

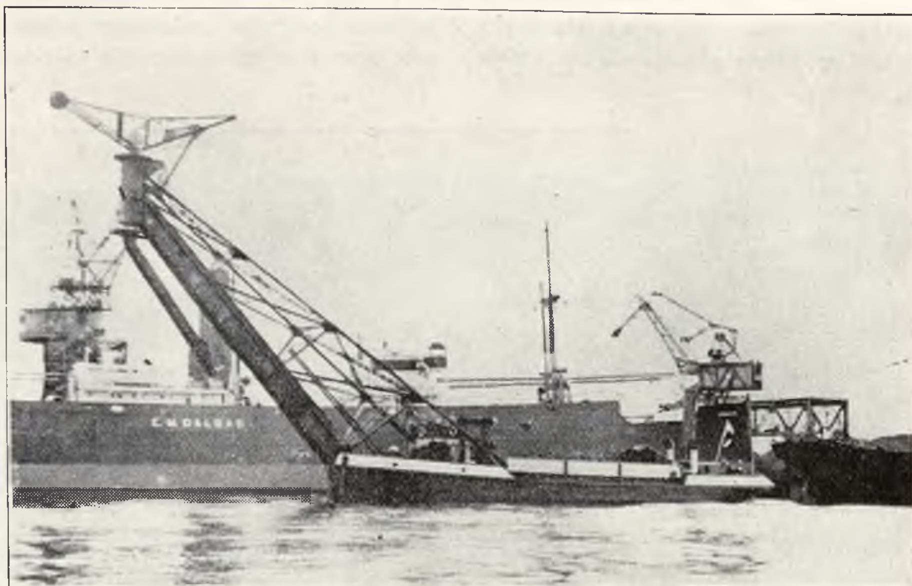
Jeżeli w przeciągu oznaczonego wyżej czasu właściciel rzeczy się nie zgłosił, rzeczy te względnie suma przypadałaby znalezcy (§ 10). Temu, kto potajemnie rzeczy w ten sposób znalezione sobie przywłaszczał, miał je sąd odebrać i w sposób powyżej podany uczynić odpowiednie ogłoszenie. Jeżeli w ciągu roku i sześciu niedziel właściciel się nie zgłosił, rzeczy te miały być po strąceniu wydatków wydane temu, kto pierwszy wydał potajemnego znaleźcę (§ 11)".

Prawo nadbrzeżne odnosiło się nie tylko do wypadków rozbicia okrętów na morzu, ale także na rzekach. Wspomniany przywilej Władysława Łokietka z r. 1298 dla mieszczan Lubeki wymienia Wisłę oraz wszystkie inne rzeki i wody zdatne do żeglugi. Podobnie przywilej arcybiskupa ryskiego z r. 1275 wyraźnie zaznacza, że zwolnienie od prawa nadbrzeżnego odnosi się także do rzek, w szczególności do Dźwiny. Chodziło tu zapewne głównie o tratwy spławiane rzekami, przede wszystkim z drzewem, które na wypadek rozbicia przywłaszczali sobie mieszkańcy nadbrzeżni. Na poparcie tego przypuszczenia możemy przytoczyć dowód ze źródeł czeskich. Mianowicie — Jan, król czeski, w dokumencie z r. 1335 surowo zakazuje zabierania przez ludność okoliczną drzewa niesionego przez wodę, względnie wyrzucanego na brzeg na wypadek rozbicia się tratw. Wł. Siarkowski w artykule: Prawne zwyczaje ludowe, Wisła t. II, 1886 wspomina, że w powiecie pińczowskim wszelkie drzewo, które zostało wyrzucone na brzeg w czasie powodzi, stawało się własnością tego, na czyj grunt zostało wyrzucone. Byłyby to więc resztki dawnego prawa zwyczajowego, które przetrwały tutaj do końca XIX w..

Co więcej, prawo nadbrzeżne sięgało w wiekach średnich tak daleko, że wykonywano je nawet w stosunku do mienia tych, którzy ulegali nieszczęśliwym wypadkom załamania się mostu podczas przejazdu - confractio pontium—. Przywileje ówczesne nie precyzują tego punktu bliżej. Zapewne chodziło tu o całkowitą katastrofę, kiedy wozy z towarami wpadały do rzeki. Warto również przyjrzeć się bliżej przy pomocy jakich środków i organów prawnych czuwało ówczesne państwo nad wykonaniem przepisów prawa nadbrzeżnego. W obrębie wszystkich starostw przylegających do morza, byli ustanowieni sołtysi strądowi (nadbrzeżni) i pisarze strądowi, na których czele stał starszy strądowy. Z kolei starsi strądowi podlegali poszczególnym starostom. Obowiązki sołtysów strądowych tak określa wilkierz czyli ustawa wydana przez starostę puckiego w r. 1767:

(§ 84) „We wsiach starostwa puckiego, nad morzem Wielkim sytuowanych, sołtysi i przysiężni postanowieni podług dawnych zwyczajów i przysięgi swojej, przynajmniej dwa razy na tydzień strąd swój objeżdżać lub obchodzić powinni, a gdy się trafi (uchowaj Boże), że żeglujący na morzu ratunku potrzebować by mieli, ten zaraz, ile w mocy i sposobności ich będzie, dawać mają, przybierając do pomocy tyle, ile można zebrać w bliskości ludzi, a od tego nikt pod surową karą wolnym być nie ma. Tychże samych sołtysów i przysiężnych powinność bursztyn zbierać, który, jako i cokolwiek morze wyrzucić by miało, wiernie Zwierzchności Zamkowej oddawać, tudzież pilno przestrzegać, aby nikt na strąd chodzić, ani na nim bursztyn lub co innego zbierać nie ważył się".

Charakterystyczną była również przysięga, którą składali przy obejmowaniu



Nowy bunkrowiec f-y „Morski Eksport Węgla" Progress I

urzędu starszy strądowy i sołtysi, zawarta w lustracji starostwa puckiego z r. 1678. Przytaczam ją w całości:

„Ja N. Przysięgam Panu Bogu Wszechmogącemu, w Trójcy Świętej Jedynemu, ponieważ za sołtysa i dozorcę strądowego obrany jestem, że chcę strąd, w granicach do pilnowania mnie wyznaczonych, na gruntach J. Kr. Mości Pana naszego Miłościwego wiernie, cnotliwie i szczerze dojrzeć tak, iż najmniejszej rzeczy, cokolwiek morze wyrzuci nie zostawię, lecz zaraz bez wszelkiej zwłoki strądzkiemu albo temu, który od zwierzchności zamkowej na to postanowiony będzie, oznajmię, aby Zamkowi to opowiedziano; a nic, choćby najlichsze drewienko, bez pozwolenia zamkowego pobrać, ludzi ani koni, ani też bydła inszego i żadnej zgoła rzeczy bez wiadomości zamkowej na brzeg wysadzić nie dam, ale od godziny do godziny według możności pilnować chcę i doglądać, żeby się tam nic a nic nie stało, o czemby zamek wiedzieć nie miał. Tak mi Panie Boże dopomóż i męka Syna Jego".

Widzimy więc, że zastrzegając wyłączne prawo administracji zamkowej do przypławku morskiego przepisy te nakazują zarazem nieść pomoc będącym w niebezpieczeństwie statkom. Starsi strądowi, jak również sołtysi strądowi byli wynagradzani za swoje obowiązki ziemią. Nie wiemy tylko, czy otrzymywali ją dziedzicznie, czy też tylko dożywotnio, raczej to drugie. W lustracji wsi Swarzewa z r. 1664 komisarze królewscy zaznaczają: „Tamże mieszka pan Stanisław Chomętowski, włók 6 mający. Zastaliśmy go brzegów morskich pilnującego, aby żadna szkoda z prowentów morskich Zamkowi nie była i na siedm mil, aby miał oko, in quantum, by jakie miało z morza imminere niebezpieczeństwo". Owe 7 mil to zapewne wybrzeże t. zw. morza Małego, czyli dość duży obszar. W innych wypadkach spotykamy się ze znacznie mniejszym obszarem, przydzielonym sołtysowi strądzkiemu, bo tylko 1 mili.

Za czasów panowania Zakonu Krzyżackiego na Pomorzu, kontrola nad wykonywaniem prawa nadbrzeżnego na całym pobrzeżu morskim należała do komtura gdańskiego. Zakon nie uznał praw prywatnych właścicieli do wykonywania prawa nadbrzeżnego w obrębie swoich posiadłości na swoją korzyść, którzy opierali swoje pretensje na przywilejach książąt pomorskich. Tak np. został pozbawiony wówczas tych uprawnień klasztor żarnowiecki, ale wszedł znowu w ich posiadanie z objęciem tych obszarów przez Polskę po r. 1466, jak przekonywujemy się o tym dowodnie z lustracji starostwa puckiego w r. 1678. Warto nadto dodać, że w okresie burzy morskiej było zorganizowane na wybrzeżu jakby pogotowie zbiorowe całych wsi, co było uregulowane na drodze przepisów prawnych. Np. z lustracji starostwa puckiego z r. 1565 dowiadujemy się, że wieś Ostrów na Helu „powinna czasu gwałtownej wody od morza do strądu wachtować", t. zn. odbywać straż podczas silnej fali na morzu, celem niesienia szybkiej pomocy. Oczywiście organizację służby strądowej, którą przedstawiłem, poznajemy dopiero w czasach nowożytnych w. XVI i XVII, natomiast do okresu średniowiecznego brak nam pod tym względem szczegółowych wiadomości. Była ona zapewne nie tak rozgałęziona, jak w okresie późniejszym.

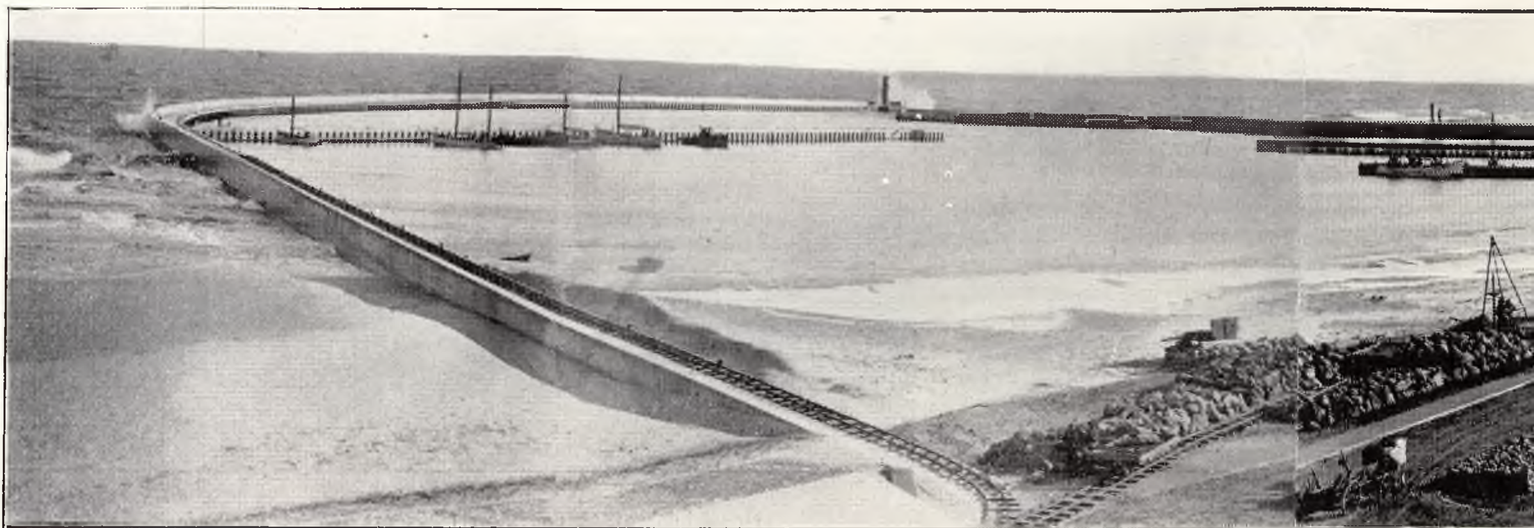
Przedstawiony przeze mnie obraz dziejowej ewolucji przepisów „ius naufragii" nie byłby kompletny, gdybym choć pokrótce nie scharakteryzował obowiązujących obecnie pod tym względem przepisów. Ponieważ nad współczesnym prawem morskim, obowiązującym w tym zakresie, nie prowadziłem studiów źródłowych, oprę się więc w moich dalszych wywodach na literaturze przedmiotu.

Z wymienionych na początku polskich podręczników prawa morskiego poświęcił temu zagadnieniu dr Aleksy Majewski rozdział IX swej pracy: „Ocalenie i udzielenie pomocy w niebezpieczeństwie morskim" oraz dr Władysław Sowiński § 47 p. t. „Ocalenie i pomoc". Zasadniczą podstawę nowoczesnego ustawodawstwa morskiego w tym zakresie stanowi ustawa pruska o rozbitkach (Strandungsordnung) z dnia 17 maja 1874 r., nowelizowana ustawami z dn. 30/XII 1901 i z 1/I 1913 r. oraz tzw. druga konwencja brukselska z 23/IX 1910 r. o ustaleniu jednolitych reguł, dotyczących pomocy i ocalenia w niebezpieczeństwie morskim. Większość państw europejskich w liczbie 24 podpisała tę konwencję, wprowadzając jej normy do swych ustawodawstw, a więc np. Francja w ustawie z 29. IV. 1916 r. i Anglia w ustawie z 1916 r.

Konwencja brukselska określa, że jej postanowieniom podlegają wszelkie usługi ratownicze (a więc pomoc i ocalenie), mające na celu uratowanie z niebezpieczeństwa morskiego, statku morskiego, przedmiotów znajdujących się na statku morskim, frachtu i przewoźnego pasażerskiego, jakoteż wzajemne usługi ratownicze statków morskich i śródlądowych. Dosyć subtelna jednak różnica zachodzi między pojęciem ocalenia a pomocy. Ocalenie zachodzi mianowicie wtedy, jeżeli statek morski lub znajdujące się na nim przedmioty znalazły się tak dalece w niebezpieczeństwie morskim, że załoga przestała nimi władać i jeżeli znajdując się w takim niebezpieczeństwie zostały przez osoby postronne uratowane i zabezpieczone.

Pomoc zaś zachodzi wtedy, gdy statek, lub znajdujące się na nim przedmioty, zostały uratowane z niebezpieczeństwa morskiego przez osoby postronne, lecz przy współudziale załogi zagrożonego statku.

W ustawodawstwie nowoczesnym zostało jednak zastrzeżone wynagrodzenie za usługi ratownicze, ustalone w gotówce, wysokość kt. powinna odpowiadać słuszności, a określenie wysokości kwoty zależy w pierwszym rzędzie od umowy stron. W tym względzie nowoczesne ustawodawstwo morskie oparło się na przepisach dawnego prawa nadbrzeżnego, które, jak widzieliśmy w redakcjach późniejszych (XVII i XVIII) zastrzegało również dla ratujących prawo do słusznej zapłaty. Wynagrodzenie za ocalenie i udzielenie pomocy jest w



praktyce wymierzane w różnych krajach rozmaicie, najczęściej 1/3, wyjątkowo 1/2 wartości wyratowanych przedmiotów w wypadku ocalenia, gdzieindziej 20%—30%.

W braku porozumienia między stronami można odnieść się do Urzędu Morskiego celem ustalenia wynagrodzenia. Uprawnienia w tym zakresie Urzędu Morskiego w Polsce reguluje rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22/III 1928 o organizacji i zakresie działania władz marynarki handlowej. Historyczną organizację strądzkich przypominają żywo istniejące na wybrzeżu polskim komisarze, albo raczej strażnicy brzegowi, którzy są funkcjonariuszami Urzędu Morskiego dla rozbitków morskich. Na wybrzeżu mamy 7 takich strażników brzegowych: w Pucku, Helu, Jastarni, Kuźnicy, Wielkiej Wsi, Karwi i Karwieńskich Błotach.

Kompetencje strażników brzegowych określone są w Ustawie o Rozbitkach Morskich z 17. V. 1874 r.

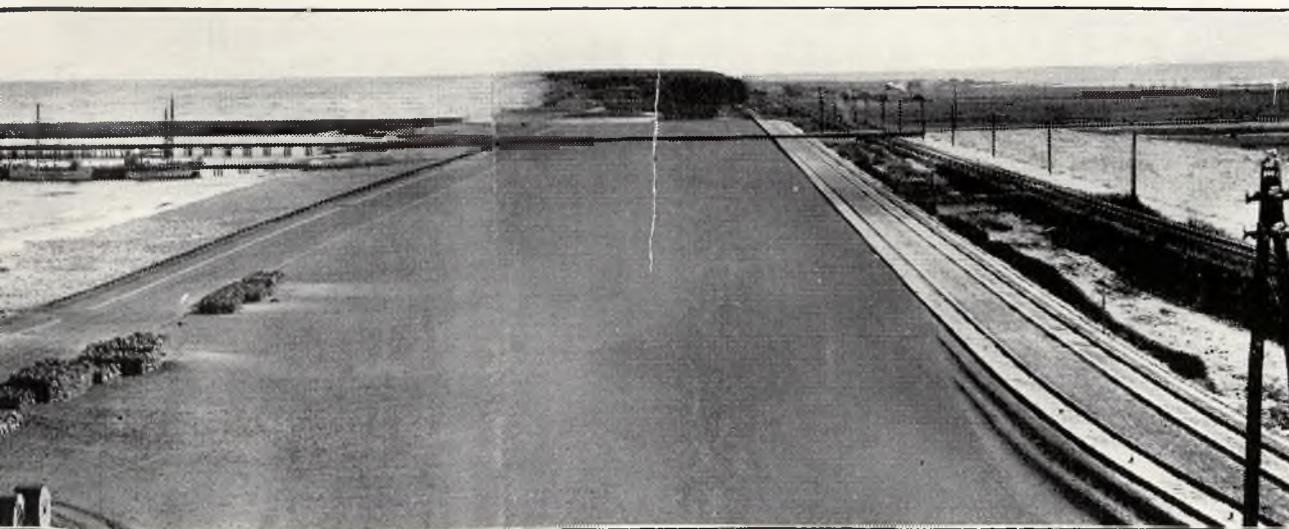
Na przykładzie „prawa nadbrzeżnego", które stanowi tylko jakby fragment dawnego ustawodawstwa morskiego starałem się wykazać, że i ta dziedzina spraw nie była u nas tak zaniedbana, jak się nam to często wydaje, a poza tym, że obecne przepisy w tym zakresie tkwią głęboko korzeniami w przeszłości.

Osobnego omówienia, domagałyby się przepisy prawne w odniesieniu do rybołówstwa morskiego, które tak wiele zajmuje miejsca w dokumentach i aktach ustawodawczych już w najwcześniejszej epoce książąt pomorskich. Przekonalibyśmy się wówczas, że i pod tym względem istniała zdrowa myśl, chroniąca z jednej strony interesy skarbu książęcego oraz zapewniająca znaczne dochody ludności nadmorskiej.

Co więcej, już w okresie średniowiecznym spotykamy się ze śladami pewnej polityki protekcyjnej naszych władców w stosunku do, jakbyśmy dzisiaj powiedzieli, inicjatywy prywatnej. A więc np. w r. 1282 książę pomorski Mszczuj nadaje klasztorowi w Oliwie przywilej na dwa korabie (szkutami albo korabiami zwały się ówczesne statki, którymi spławiano wówczas głównie drzewo, płody rolne, piwo i t. d.) wolne od wszelkich opłat i podatków do skarbu książęcego. Książę idzie tak daleko, iż nadaje klasztorowi oliwskiemu nawet przystań dla statków w obrębie posiadłości klasztornej Kochowo ze zwolnieniem od wszelkich opłat, byleby ją własnym staraniem urządzić mogli. Miejscowość Kochowo dziś nie istnieje; prawdopodobnie przystań ta znajdowała się na północ od Oksywia. Drugi taki prywatny port posiadał klasztor w Moszczynie, dziś Mechlinki, na wschód od miejscowości Mosty, który dokumenty wyraźnie określają, jako „portus maris", a więc przystań dla statków, wybudowaną z drzewa. Zbadanie pod względem prawnym i gospodarczym znaczenia tego rodzaju małych portów prywatnych w tak wczesnym okresie naszych dziejów dałoby z pewnością bardzo ciekawe wyniki.

Pragnę wreszcie podkreślić, że i na polu ustawodawstwa odnoszącego się do marynarki wojennej dawnej Polski możemy się również poszczycić poważnymi rezultatami. Mianowicie przed kilku laty zaledwie dr Bodniak odkrył w jednym z rękopisów Archiwum Królestwa w Brukseli przepisy dla kaperskiej floty Zygmunta Augusta, która prowadziła wówczas blokadę Moskwy na Bałtyku. Ułożyła je Komisja Morska w Warszawie 16 lipca 1571 r., ujmując w 28 obszernych artykułach obowiązki i uprawnienia kapitanów okrętowych i załóg oraz normy służby. Ordynacja ta określa w sposób lapidarny i z dużym wyczuciem prawnym, uprawnienia Komisji Morskiej, jako naczelnej władzy zwierzchniej w sprawach morskich z ramienia króla, podaje rotę przysięgi kapitanów i starszyzny okrętowej, porusza religijną stronę życia załogi okrętowej, ściśle precyzuje sprawę dyscypliny wśród załogi okrętowej, zachowanie się na lądzie i morzu wobec swoich i obcych, normuje dalej przepisami zachowanie się wobec jeńców oraz sprawę podziału łupów wojennych i wreszcie dużo miejsca zajmują przepisy, określające posłuszeństwo wobec przełożonych. Na początku ordynacji zaznaczono, że jej moc rozciąga się na czynnych już dowódców statków i na przyszłych, jakichby król polski wyprawił na morze przeciw swym wrogom.

Zredagowana, jak już wspomniałem, przez Komisję Morską — pierwszy urząd morski dawnej Rzeczypospolitej — być może dzięki współudziałowi przede wszystkim jej prezesa Jana Kostki, znawcy zagadnień morskich — jest ta ordynacja najwcześniejszą próbą uregulowania prawnego życia na okrętach o wojennym przeznaczeniu. Nie mamy nawet w dziejach polskiej marynarki wojennej drugiego aktu podobnej treści o tak dużej wartości prawnej i tak szczegółowo ujmującego sprawy służby morskiej. Ordynacja ta jest jeszcze jednym dowodem, że w pewnych okresach naszych dziejów umieliśmy nie tylko pozytywnie ustosunkowywać się do żywotnych zagadnień polskiego morza, ale zdobywać się na poważne osiągnięcia w tym zakresie. Ostatnie badania dr-a Lepszego wykazały n. p., że nasza marynarka wojenna XVI w. nie ustępowała w zupełności szwedzkiej, jeśli chodzi o przystosowanie okrętów do celów wojennych wyposażenie w potrzebny sprzęt oraz wartość bojową załogi. Niewątpliwie przygotowywane obecnie do druku przez Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku wielkie trzytomowe wydawnictwo p. t. „Monumenta maritima", które ma objąć całokształt źródeł, ilustrujących stosunek do spraw morskich dawnej Rzeczypospolitej, odsłoni nam jeszcze nie jedną ciekawą kartę w tej dziedzinie, świadczącą, że nie byliśmy narodem tak kontynetalnym, jak się to często przyjmuje i, że nie przyczyny tkwiące w strukturze psychicznej narodu, ale raczej natury geopolitycznej i wewnętrznej, nie pozwoliły niejednokrotnie na właściwe rozwiązanie zadań, które przed ówczsnym państwem polskim leżały na morzu.



Port rybacki „Władysławowo"

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

USPRAWNIENIE KOMUNIKACJI NA DALEKI WSCHÓD

Angielska linia żeglugowa Far East Line utrzymywana przez armatora Alfred Holt & Co w Liverpoolu, postanowiła znacznie usprawnić obsługę transportową pomiędzy Gdynią a portami Dalekiego Wschodu. Dotychczas statki odchodziły z Gdyni mniej więcej raz w miesiącu. Obecnie, począwszy od maja rb. ilość odjazdów zwiększy się. Statki z Gdyni odchodzić będą bezpośrednio do portów Straits, Chin i Japonii w odstępach dwutygodniowych, a w maju odejdą nawet trzy statki. Ładunki będą przyjmowane do następujących portów: Port Said, Port Sudan, Penang, Port Swettenham, Tientsin, Dajren, Moji, Kobe, Osaka i Jokohama.

Równocześnie począwszy od czerwca rb. ustanawia się regularną i bezpośrednią komunikację w odwrotnym kierunku t. j. z portów Dalekiego Wschodu do Gdyni, przy czym komunikacja odbywać się będzie narazie w odstępach miesięcznych. Do obsługi Far East Line, Towarzystwo Alfred Holt & Co, po za kursującymi dotychczas parowcami „Helenus", „Menelaus", „Perseus", „Titan" i „Tencer", przeznacza dodatkowo następujące parowce: „Achilles", „Calchas", „Diomed" i „Philoctetes".

Wszelkie informacje dotyczące komunikacji Gdynia—Daleki Wschód i w kierunku odwrotnym udziela Polska Agencja Morska w Gdyni.

ZMIANY W TARYFIE POLSKO-RUMUŃSKIEJ

Z ważnością od 1 lipca rb. ukaże się nowe wydanie polsko - rumuńskiej taryfy dla komunikacji z portami polskiego obszaru celnego. W nowym wydaniu przeważnie nie będzie ustalone, jak dotychczas, w jednostkach taryfowych, lecz w groszach polskich. Stawki przewozowe za towary, dla których przewidziane są minimalne kontyngenty przewozowe, nie zostaną zmienione, natomiast nastąpią przypuszczalnie pewne zmiany w zakresie pozostałych artykułów.

UDOGODNIENIA DLA TRANSPORTÓW ZBOŻOWYCH Z JUGOSŁAWII PRZEZ PORTY GDAŃSK/GDYNIA

Z ważnością od 15. V. 38 ma się ukazać w ramach polsko jugosłowiańskiej taryfy związkowej taryfa artykułowa 112, która będzie zawierała przewoźne dla transportów kukurydzy, wiki, makuchów, otrębów, żyta i jęczmienia, przeznaczonych do wywozu morskiego przez porty Gdańsk/Gdynia. W projekcie ustalono 10 tonowe przewoźne, mianowicie: 1) bez zobowiązania się do minimalnego kontyngentu przewozowego, 2) w drodze reklamacji przy przewozie minimalnie 5.000 ton. Przewoźne za kukurydzę (stawka 10 tonowa) z Nis do Gdańska przeznaczona do wywozu morskiego będzie przypuszczalnie wynosiła 6.080 para za 100 kg. Powyższą stawkę obniża się przy przewiezieniu minimalnego kontyngentu w wysokości 5.000 ton na 5.730 para za 100 kg.

ZNIŻKI TARYFOWE DLA TRANZYTU CZECHOSŁOWACKIEGO

Z ważnością od 7 bm. rozszerzona została taryfa artykułowa Nr 129 dla części do skrzyń (komplety skrzynkowe z drzewa jodłowego, świerkowego i skrzynkowego), zawarta w polsko-czechosłowackiej taryfie dla komunikacji z portami morskimi, część II, zeszyt 4, na stację czechosłowacką Smolnicka Huta. Dla przewozów 10-tonowych do Gdańska i Gdyni stawka frachtowa wynosi 20,20 Kc za 100 kg.

ŻEGLUGA NA NIEMNIE I WILII

W związku z nawiązaniem stosunków dyplomatycznych z Litwą nabiera na aktualności sprawa żeglugi na rzekach Niemnie i Wilii przez które znaczny obszar naszych ziem północno-wschodnich uzyska połączenie drogami wodnymi z Bałtykiem i nowe możliwości eksportowe przez port litewski w Kłajpedzie.

Z ogólnej długości Niemna, wynoszącej 878 km, w granicach Polski przepływa ta rzeka na długości 456 km., obejmując licznymi swymi dopływami prawie cały obszar ziem północno-zachodnich.

Przez istniejące kanały: Ogińskiego i Augustowski sieć wodna dorzecza Niemna połączona jest z pozostałymi drogami wodnymi Polski, co jeszcze bardziej podnosi jego znaczenie jako drugiej drogi wodnej wylotowej do Bałtyku.

Na znacznej części swej długości Niemen posiada wszelkie warunki dla rozwoju żeglugi i spławu. Poczynając od ujścia rzeki Szczary — Niemen uznany został ustawowo za rzekę żeglowną. W związku z ożywioną niegdyś żeglugą i spławem jeszcze w roku 1895 zbudowany został port - zimowisko w Grodnie, który w latach 1924—25 został pogłębiony i powiększony. Powierzchnia użyteczna portu wynosi 10.000 m. kw. W porcie istnieje stocznia dla budowy i naprawy statków.

Wskutek obfitości lasów w dorzeczu Niemna w ruchu towarowym w rachubę wchodzi przede wszystkim spław drzewa, dotychczas częściowo zahamowany.

Spław na Niemnie nawet w dotychczasowych warunkach, zamkniętej granicy litewskiej, stanowił jedną z najpoważniejszych pozycyj spławu na naszych drogach wodnych. W r. 1929 spław na Niemnie i dopływach osiągnął rekordową liczbę 430 tys. ton drzewa w tratwach. Dzięki otwarciu granicy polsko-litewskiej drzewo nasze uzyska przez Niemen i Wilię szersze możliwości eksportowe.

Jako drugi produkt, który mógłby być wykorzystany przy eksporcie drogą wodną występuje len, produkowany na większą skalę na obszarze naszych ziem północno-wschodnich. Wreszcie nie można pominąć roli tych rzek jako szlaków turystycznych hojnie przez naturę wyposażonych.

ZMIANA ZWROTU OPŁAT PORTOWYCH

Z dniem 14 kwietnia br. zmieniony został par. 24 taryfy kolejowej wewnętrznej, dla komunikacji z portami morskimi, dotyczący zwrotu postojowego. Nowy paragraf ustala zwrot postojowego na 50%.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc kwiecień 1938 r.

W miesiącu kwietniu frachtowanie tonażu natrafiało częstokroć na wielkie trudności polegające na różnicach stawek frachtowych oferowanych z jednej strony przez frachtujących, z drugiej strony żądanych przez armatorów. Dotkliwy brak ładunków na rynkach bałtyckich przyczynił się do utrzymania stawek frachtowych na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Statki w pozycji prompt na wschodnim Bałtyku tylko z trudnością otrzymywały ładunki i częstokroć były zmuszone odpłynąć w balaście do portów Zachodniego Bałtyku.

Drzewo.

Ze względu na zapas drzewa w Anglii, ceny za drzewo są nadal niezadawalniające, wobec czego i ładunków drzewa do Anglii było nadal bardzo mało. Stawki frachtowe utrzymywały się na bardzo niskim poziomie i tak płacono:

za D. B. B. do Londynu	sh. 26/— do 28/—	za std na warunkach Baltwood Net
za drzewo twar. obrz. do Londynu	sh. 43/—	za std. na warunkach Baltwood Gross
„ „ „ nieobrz. „	sh. 48/—	„ „
„ D. B. B. do Hull	sh. 28/—	za std. na warunkach Baltwood Net
„ „ do Westhartlepool	sh 33/—	za std.
„ „ do Manchester	sh 30/—	za std.
„ „ do Garston i Preston	sh 30/—	za std.

Zboże.

Na rynku zbożowym panuje stagnacja. Poza kilkoma zaledwie małymi ładunkami do Szwajcarii panuje zupełnie cisza.

Węgiel.

W dziedzinie eksportu węgla zaobserwowano w okresie sprawozdawczym pewne ożywienie specjalnie do Francji. Ze względu jednak na obfitość zainteresowanego w tym kierunku tonażu, stawki za węgiel podniosły się tylko minimalnie; i tak płacono:

za statek wielkości	2250 ton	do Rouen	sh. 6/—	za tonę
„ „ „	2800 „	„ Bordeaux	sh. 6/7½	„ „
„ „ „	2150 „	„ „	sh. 6/9	„ „
„ „ „	2600 „	„ Bayonne	sh. 7/3	„ „
„ „ „	1750 „	„ „	sh. 7/—	„ „
„ „ „	2200 „	„ Dieppe	sh. 5/7½	„ „

Zafrachtowano również kilka ładunków do Morza Śródziemnego, m. in.

2000 ton do Marseille i Nice	sh 10/6	za to.
2300 „ do Caronte/Nice/Ajacia	sh 11/3	za to.
3200 „ do Sete/Marseille/Toulon	sh 10/6	za to.

do Holandii płacono za statek:

wielkości 2500 ton do Amsterdamu	sh 4/6	za to.
„ 1200 „ „ Rotterdamu	sh 5/9	za to.

do Belgii:

za statek wielkości 2400 to. do Chent	sh 4/4½	za to.
„ „ „ 2200 to. do „	sh 4/4½	za to.
„ „ „ 3200 to. do Antwerpii sh		

Do Włoch płacono za statek wielkości 3000 t. do jednego portu na Adriatyku sh 8/9 za tonę.

za statek wielkości 3000 to. do G. S. S. L.	sh 8/—	za to.
„ „ „ 5000 to. do jednego portu Zach. Włoch	sh 7/9	za to.
„ „ „ 6/7000 to. Dakar	sh 9/6	za to.

Żaglowce.

Również i w dziedzinie frachtowania małego tonażu nie oferowano większej ilości ładunków, podczas gdy z drugiej strony tonażu było pod dostatkiem. Frachtowano do Danii przeważnie makuchy za które płacono Rmk. 3.75 do Rmk. 4.— Poza tym zafrachtowano również mniejsze partie tarcicy o wielkości do 100 std. do Holandii, przeważnie do portów prowincjonalnych, za które płacono Hfl. 15.— za tonę. Przy końcu miesiąca zafrachtowano ms. „Santa Lucia" do Lyme Regis po sh. 40/—.

Ogólnie przypuszcza się, że stawki frachtowe utrzymają się jeszcze przez maj na poziomie stawek obecnych a dopiero z początkiem czerwca, możliwie już z końcem maja, kiedy rozpocznie się intensywny eksport drzewa z krajów Bałtyku Wsch., stawki minimalne wejdą w życie, chociaż wydane zostały już przez Konferencję Bałtycką z ważnością od dnia 1 maja br. Zjawisko to należy tłumaczyć tym, że dotychczasowy brak ładunków i trudność uzyskania odpowiedniego zajęcia dla tonażu, zmuszała armatorów do akceptowania stawek oferowanych. Już obecnie odczuwa się odpływ flagi niemieckiej z międzynarodowej konkurencji, a za to ze względu na zakup większej ilości papierówki z Rosji, która będzie eksportowana przede wszystkim z Archangielska.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ARMATORZY ANGIELSCY A TRAMP-POOL

Projekt Tramp-Pool'u opracowany przez „Tramp Shipping Administrative Commitee", o którym pisaliśmy w numerze poprzednim, omówiony został na zebraniu angielskich armatorów i w zasadzie przyjęty, z pewnymi zastrzeżeniami. Na uwagę zasługują 2 punkty uchwały: 1) Pool ma służyć tylko zabezpieczeniem przed stratami ale nie zabezpieczeniem zysków; 2) muszą być przeprowadzone badania, czy międzynarodowy Pool trampowy, na dłuższą metę nie godzi w interesy angielskiej żeglugi. Angielskie sfery żeglugowe dobrze zdają sobie sprawę z trudności, z którymi mogą się spotkać prace Poolu trampowego, lecz już dziś można się liczyć z poparciem tego projektu przez 75% angielskich armatorów trampowych. Pozytywne ustosunkowanie się większości armatorów angielskich do trampoolu nie zmienia jednak dość pesymistycznych poglądów na zdolność pracy tego Poolu, która jest o wiele więcej skomplikowana niż np. praca Tanker-Pool.

WPŁYW ANSCHLUSSU NA OBROTY PORTU TRIESTEŃSKIEGO

W triesteńskich sferach handlowych panuje obawa o dalsze losy tego portu, w związku z włączeniem Austrii do systemu gospodarczego Rzeszy. Fakt ten bowiem może niepomyślnie wpłynąć na stosunki Triestu z jego zapleczem. Należy zaznaczyć, że Triest oddawna konkurował z północno-niemieckimi portami, głównie z Hamburgiem, dążąc do przejęcia ruchu wywozowego Europy Centralnej, na co nastawiona była zresztą polityka taryfowa kolei austriackich. Rozpatrując skutki Anschlussu Austrii dla portu w Trieście, włoskie pismo „Stampa" stwierdza, że taryfy przewozowe z Austrii do portów północnych stały się obecnie wewnętrzno niemieckimi i wobec tego eksport austriacki będzie siłą rzeczy ciążył ku Północy. Już teraz widoczne są pierwsze symptomy tej tendencji i tak np. nie przychodzi już do Triestu drzewo austriackie, którego wywóz jest obecnie zakazany, a którego tranzyt przez Triest wynosił w 1937 r. 122 tys. ton; również i niektóre inne towary austriackie przestały tranzytować przez Triest. Wobec tego „Stampa" wnioskując, że morski rozwój Triestu jest na schyłku i że należy obecnie dążyć do tworzenia tu centrum przemysłu.

STRATY W ŻEGLUDZE ŚWIATOWEJ W R. 1937

Według „Germanischer Lloyd", straty ogólne w żegludze światowej w r. 1937 wynosiły' 333 statki, o pojemn. 460.831 trb. (363 statki o poj. 413.757 trb. w roku 1936), w tym 208 parowców o pojemności 365.747 trb., 46 motorowców o 61.302 trb., 25 żaglowców motorowych — 4.412 trb., oraz 54 żaglowce — 29.368 trb. Największe straty miała żegluga brytyjska — 89 statków — 106.458 trb. pojemności. Na drugim miejscu stoi U. S. A. — 39 statków, 57.689 trb., dalej Hiszpania (włącznie straty wojenne) 17 statków — 51.680 trb., Włochy — 24 statki, 44.346 trb., Grecja 14 statków — 44.223 trb., Japonia — 32 statki — 28,047 trb., Niemcy 12 statków — 22.294 trb. i t. p. W tym okresie wycofano z żeglugi światowej i pocięto na złom 446 statków o pojemności 496.532 trb. Ogólny odpływ tonażu światowego wynosił w tym samym czasie 821 statków, o pojemności 991.769 trb., wobec 882 statków, pojemności 1.505.216 trb. w roku 1936.

DUŃSKA FLOTA HANDLOWA

zwiększyła się w ciągu 1 kwartału rb. o 6 parowców pojemności 17.222 TRB (z których 3 statki pojemności 16.165 TRB zakupiono w Anglii), a 4 motorowce — 6.290 TRB i 14 żaglowców zmotoryzowanych — 669 TRB, natomiast ubyło w tymże czasie 5 parowców — 3.915 TRB, 1 motorowiec — 91 TRB i 5 żaglowców zmotoryzowanych — 565 TRB, tak, że ostatecznie flota duńska zwiększyła się o 13 statków i 19.610 TRB. Zatym stan floty duńskiej na 1 kwietnia rb. wynosił 2.066 statków pojemności 1.208 tys. TRB.

ŻEGLUGA A DUŃSKI BILANS PŁATNICZY

Pozycje dotyczące żeglugi morskiej co do swej wielkości zajmują drugie miejsce w bilansie płatniczym zaraz za pozycjami handlu zagarnicznego. Na ogólną sumę wydatków w 1937 r. 1.982 mil. kor. na przywóz przypada 1.697 mil. kor., a następnie na wydatki związane z żeglugą zagranicą, jak opłaty portowe, bunkier, etc. — 105 mil. kor. Dochody ogólne w 1937 r. wynosiły 2.096 mil. kor., w tym z wywozu — 1.606 mil. kor., a następnie frachty w żegludze zagranicznej — 305 mil. kor. i przewóz obcych pasażerów — 5 mil. kor. Opłaty obcych statków w portach duńskich — 85 mil. kor. Podkreślić należy wzrost dochodów z frachtów w żegludze zagranicą z 215 mil. kor. w 1936 r. na 305 mil. kor.

OPODATKOWANIE DUŃSKIEJ ŻEGLUGI

Duńskie towarzystwa żeglugowe w sprawozdaniach ze swej działalności mocno krytykują podatkową politykę rządu, która przez zbyt wysokie opodatkowanie zysków uniemożliwia odnowienie i powiększenie floty. Towarzystwo okrętowe „Danebrog" podkreśla, że dla przedsiębiorstw żeglugowych jest rzeczą konieczną tworzenie rezerw dla przetrwania kryzysów, które tak często i raptownie nadchodzą. Towarzystwo Żeglugowe „Myren" zwraca uwagę na to, że 94% jego zysków pochodzi z pracy zagranicą, wobec czego skarb Danii otrzymał poważne sumy w obcych walutach. Rząd zatym powinien popierać rozwój żeglugi duńskiej i przy rozumnej polityce podatkowej zostawić przedsiębiorstwom okrętowym możność utrzymania swej floty.

ŻEGLUGA SZWEDZKA

Wg. stockholmskiej Izby Handlowej, szwedzka żegluga miała r. 1937 jako b. pomyślny, przez wzrost obrotów zagranicznych o ok. 15%. Tonaż statków na wejściu i wyjściu w ruchu zagranicznym w 3 głównych portach Szwecji wzrósł razem o 1.518 tys. ton, wynosząc w Sztockholmie 7.272 tys. t. w Göteborgu 9.908 tys. ton i Malmö — 7.434 tys. ton. Poszczególne szwedzkie towarzystwa armatorskie w całej pełni wykorzystały w 1937 r. posiadany tonaż, co w rezultacie pozwoliło na osiągnięcie dużych wyników finansowych. Dobre zwłaszcza wyniki dały linie dalekomorskie jak np. towarzystwa „Johnson Linie" z Stockholmu, którego statki regularnie obsługują Brazylię, La Platę i wybrzeża Pacyfiku. Powiększona została flota tego towarzystwa o dwa motorowce pasażersko-towarowe „Colombię" i „Chile" po 7.100 ton d. w. każdy. Również dobre wyniki wykazuje towarzystwo „Szwecja—Ameryka", które w 1937 r. przewiozło na tej linii 21.200 pasażerów.

ZAROBKI LINII NORWEGIA—AMERYKA

Ze względu na pewne analogie pomiędzy linią Norwegia—Ameryka, a naszą Gdynia—Ameryka (GAL), przytaczamy wyniki finansowe norweskiego towarzystwa żeglugowego z obsługi tego szlaku w 1937 r. Dwa statki pasażerskie tego towarzystwa „Bergensfiord“ i „Stavangerfiord“ zrobiły 18 rejsów na wschód i zachód (1936 r. — 19 rejsów) i przewiozły 11.944 pasażerów (w 1936 roku — 10.532) oraz 503.800 ton ładunku (1936 r. — 414 tys. ton). Zarobki z tych przewozów wyniosły 20.249 tys. kor. (1936 r. — 15.023 tys. kor.), wydatki zaś 15.959 tys. kor. (1936 r. — 12.851 tys. kor.), tak, że zysk osiągnięty w tym roku wyniósł 4.289.7788 kor. (1936 r. — 2.171.778 kor.), co pozwoliło na wypłacenie 6% dywidendy (1936 r. — 5%). Należy zaznaczyć, że obok rejsów Norwegia—Ameryka, statki te dodatkowo wykonały dwie podróże turystyczne do Nord Cap i jedną na Bałtyk. Dnia 4 czerwca rb. w 25-letnią rocznicę otwarcia linii do Nowego Yorku rozpocznie swą pierwszą podróż od Ameryki nowy statek Towarzystwa „Oslofiord“, budowany na stoczni „Deutsche Schiffs- & Maschinenbau A. G.“ w Bremie.

BEZROBOCIE W ESTOŃSKIEJ FLOCIE HANDLOWEJ

W dniu 1 kwietnia br. we wszystkich portach estońskich razem było uwiązanych 45 tys. TRB, czyli około 25% estońskiej floty handlowej. W samym tylko porcie Tallinnie było uwiązanych 62 statki pojemności 26.626 TRB, w tym 32 parowce pojemności 21.800 TRB.

Rząd estoński przyszedł z pomocą żegludze, wprowadzając w życie rozporządzenie, wg. którego zwolnione mogłyby być od podatku dochodowego kwoty, przeznaczone na odnowienie floty handlowej.

Z tych rezerw pokryte będą również straty, wynikające z unieruchomienia tonażu.

NOWA LINIA REGULARNA LIBAWA—HULL

„United Baltic Corporation“ w Rydze otwiera bezpośrednią żeglugę między Libawą a Hull. Statki mają odpływać co wtorek z portu Libawa.

ŻEGLUGA ŁOTEWSKA

Rok 1937 był dla żeglugi łotewskiej wybitnie korzystny. Swój dodatni bilans płatniczy Łotwa w dużej mierze zawdzięcza wpływom z żeglugi, które wynosiły około 10 milionów Łatów. Do korzystnego stanu zarobków żeglugowych przyczyniły się oczywiście wysokie stawki frachtowe w 1937 r. specjalnie na drzewo, gdyż ten ładunek gra najpoważniejszą rolę w przewozach floty łotewskiej.

Gorzej już przedstawia się sytuacja żeglugi łotewskiej w pierwszym kwartale rb. Wskutek ogólnego obniżenia się poziomu stawek frachtowych, z których frachty drzewne może najwięcej spadły; armatorzy łotewscy nie chcąc pracować na warunkach poniżej stawek minimalnych ustalonych przez „BIMCO“ uwiązali dużą ilość statków. Na 1. IV. br. uwiązanych było 28 statków pracujących w transportach zagranicznych, co stanowi około 39% ogółu łotewskich statków pracujących w żegludze zagranicznej a 29% ich tonażu. Flota ta na 1. I. 1938 r. wynosiła 89 parowców — 187.940 TRB — 112.137 TRN, 5 motorowców — 1.087 TRB — 602 TRN, 9 żaglowców — 1.079 TRB — 922 TRN, razem 103 jednostki — 190.106 TRB — 113.661 TRN. (GAM).

W FINLANDII ZAOSZCZĘDZONO 4 MILIONY NA LODOŁAMACZACH

Dzięki sprzyjającym warunkom klimatycznym w tym roku i wczesnemu otwarciu nawigacji na wodach fińskich, nie było potrzeby używania lodołamaczy. Lodołamacz „Jäakarhu“ zaoszczędził około 1000 ton ropy, czyli licząc po obecnych cenach, ok. 830 Fmk. za tonę, sumę 830 tys. Fmk. Inny lodołamacz oszczędził około 8.000 ton węgla, co przy cenie około 400 Fmk. za tonę daje oszczędność 3.200 tys. Fmk. Ogólna suma zaoszczędzona przez lodołamacze fińskie tej zimy wynosi 4 miliony Fmk.

FIŃSKIE STOCZNIE BUDUJĄ OKRĘTY WOJENNE DLA SJAMU I CHILE

Stocznia Grichtou Vulkan w Turku (Abo) prowadzi pertraktacje z rządami Sjamu i Chile w sprawie budowy dla nich okrętów wojennych: dla Sjamu 2 krążowników po 6.000 ton i dla Chile 2 krążowników po 8.000 ton. Przypuszczalny kosztorys tych 4 okrętów wynosić ma około 2 miliardów Fmk.

ZWIĄZEK ARMATORÓW FINLANDII

Według sprawozdania Związku Armatorów Finlandii należało do Związku na początku 1937 r. 23 przedsiębiorstwa armatorskie posiadające 150 statków pojemności 325.750 TRB, zaś na początku 1938 r. — 28 przedsiębiorstw z 170 statkami pojemności 360.536 TRB.

Na dorocznym zebraniu Związku Armatorów Finlandii wybrano nowego prezesa Dr. H. Ramsay, dyrektora Akcyjnej Spółki Fińskiej Żeglugi w Helsinkach.

NOWY DOK PŁYWAJĄCY W LENINGRADZIE

Zarząd portu w Leningradzie nabył ostatnio duży dok pływający do naprawy statków o wyporności do 10 tys. ton. Dok ma 130 metrów długości i 30,5 m. szerokości. Zaopatrzony on jest w pompy takiej siły, że może być podniesiony w ciągu 2 godzin.

Projektuje się nabycie takiegoż doku dla portu w Murmańsku.

UTWORZENIE STREFY WOLNOCŁOWEJ W PORCIE GENUEŃSKIM

We włoskim Dzienniku Urzędowym ukazał się dekret królewski ustanawiający strefę wolnocłową w porcie genueńskim. Organizacja i zarząd strefy powierzona została autonomicznemu konsorcjum portu genueńskiego.

WALNE ZEBRANIE „BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE“

odbędzie się 2 czerwca br. w Sztokholmie. Na zebraniu tym między innymi omówiona zostanie sprawa współparcy międzynarodowej w żegludze, ceny węgla bunkrowego, przestarzałe zwyczaje portowe oraz zwyczaje portowe w portach łotewskich.

NAJWIĘKSZY I NAJNOWSZY STATEK HOLENDERSKI „NIEUW AMSTERDAM“,

pojemn. 36.000 TRB, skończył pierwszą swoją podróż do N. Yorku, robiąc trasę Southampton—N. York 5 dni 23 godz. 45 min. Przeciętna szybkość — 21,7 węzłów. Również transatlantyk o tym samym tonażu — 36.000 TRB zamówiła Hamburg—America Line w stoczni Blohm & Voss. Statek ten o szybkości 23 węzłów może zabrać 1.300 pasażerów w trzech klasach i drogę Hamburg—N. York odbyć w ciągu 7 dni.



Zmiana struktury gospodarczej w Zagłębiu Naddunajskim wzbudziła bez wątpienia większe zaintersowanie Czechosłowacji portami polskimi. Celem bliższego poznania portów p. c. c. przybyli z Poznania, gdzie brali udział w otwarciu Targów, na wybrzeże polskie przedstawiciele Czechosłowackiego Instytutu Eksportowego w Pradze z dyrektorem gen. Zdenko Tafl na czele w towarzystwie radcy handl. poselstwa Czechosł. w Warszawie inż. Pospisil'a oraz prezesa Rady Admin. Międz. Targów Praskich Rudolfa Tarti.

Goście zwiedzili w towarzystwie przedstawicieli Urzędu Morsk. szczegółowo port, a następnie udali się do portu gdańskiego.

Prasa niemiecka widzi w tej wizycie dążenie miarodajnych sfer czeskich do skierowania tranzytu swego z portów niemieckich przez porty polskie.

Z wybitniejszych gości zagranicznych bawił tu znany działacz społeczny amerykański, prezes światowego komitetu YMCA dr John Mott, którego podejmował zarząd tut. YMCA z prezesem J. Rummlem na czele.

Centrum zainteresowania tut. sfer portowych w okresie sprawozdawczym stał się zjazd Inżynierów Portowych i Fachowców Morskich Portów Bałt. i Skand., oraz poświęcenie i otwarcie portu rybackiego w W. Wsi „Władysławowo", o których podajemy na innym miejscu.

W związku z wybudowaniem portu rybackiego Władysławowo, projekt przekopania kanału przez półwysep Helski, któryby połączył zatokę Pucką z Wielkim morzem nabiera na swej aktualności. W obecnym stanie rzeczy statki rybackie z Pucka, Jastarni, Gdyni, czy Helu udając się na połowy na zachodnią część Bałtyku, na Skagerak, czy też statki towarzystw dalekomorskich, udające się na połowy na morzu północnym, muszą opływać cały półwysep Helski, zużywając na to dużo czasu, jak i paliwa, co z kolei podraża koszty połowów i niekorzystnie odbija się na cenach ryb. Strata czasu ma jeszcze większe znaczenie dla statków wracających z połowów, gdyż ryby ulegają szybkiemu zepsuciu i opóźnienie w dostawie o kilkanaście godzin ma duże w tym wypadku znaczenie. Należy również pamiętać, że rybołówstwo polskie nastawione jest na połowy dalsze i dalekomorskie i właśnie w tym kierunku pójdzie dalszy jego rozwój.

Oprócz tego wybudowanie potru rybackiego we Władysławowie, a co zatym idzie powstanie w przyszłości miasta wyłoni konieczność dogodnej i szybkiej komunikacji wodnej, co znów napotka na przeszkody w opływaniu półwyspu helskiego. Przekopanie kanału rozwiązałoby te trudności w całej pełni.

Port „Władysławowo" zwiedziła w końcu ub. mies. również wycieczka senatorów i posłów na czele z marszałkiem Senatu Prystorem i wicemarszałkiem sejmu Schätzlem. W Gdyni wycieczka zwiedziła port handlowy, instytucje użyteczności publicznej, port wojenny i stocznie, Marynarki Wojennej oraz wysłuchali dłuższego referatu Komisarza Rządu mgr Fr. Sokoła o rozwoju, znaczeniu i potrzebach Gdyni.

* * *

Polska Flota handlowa wykazuje powolny lecz stały wzrost. W początkach maja spuszczony został na wodę w stoczni szkockiej w Burnsisland nowy statek frachtowy „Robur VIII" o pojemn. 4.300 DW. zamówiony przez „Polskarob". Następnie flota powiększyła się ostatnio o trzy bunkrowce „Robur VII", „Progress I" i „Skarboferme", które zostały poświęcone i rozpoczęły pracę, przyspieszając bunkrowanie statków. Znajdujące się w budowie dwa motorowce pasażerskie Linii Żegl. „GAL", przeznaczone do obsługi Gdynia—Ameryka Południowa otrzymały nazwy m/s „Sobieski" i m/s „Chrobry".

Wg. ostatnich danych Gł. Urzędu Statystycznego nasza flota handlowa składa się z 106 jednostek, pojemności og. 99.408 ton, w tym 38 statków do 100 t., 36 od 101 do 500 t., 5 od 501 do 1000 t., 15 od 1001 do 2000 t., 6 statków od 2.001 do 3000 t., 1 od 3001 do 5.000, 3 od 4001 do 10.000 t., i dwa ponad 10.000 t. W og. liczbie statków 50 parowców, 44 motorowców, 12 bez napędu mechanicznego.

Ściśle związane ze wzrostem polskiej floty handlowej jest powstanie i rozwój rodzimego przemysłu okrętowego oraz przygotowania tego przemysłu w zakresie dostaw materiałów i części do budowy statków na stoczniach polskich.

Poważne to zagadnienie rozważało na ostatnim zebraniu Związku Izb Przem.-Handl. w Poznaniu, na kt. Izba P.-H. w Gdyni przygotowała specjalny refeart.

Związek stwierdził, że powstanie stoczni okrętowych w Gdyni i jak najściślejsze powiązanie ich pracy z produkcją polskiego przemysłu należy uważać za zjawisko wysoce dodatnie. W dalszym ciągu Związek wyraził postulat, aby okręty, budowane w kraju, odpowiadały pod względem ceny i jakości okrętom, budowanym zagranicą. Stoczniom krajowym należy zapewnić możliwość otrzymywania materiałów do budowy statków na warunkach konkurencyjnych, przyczym przede wszystkim uwzględniać należy w zakresie dostaw przemysł krajowy. Wobec tego rzeczą pierwszorzędnej wagi jest dostosowanie przemysłu krajowego do budownictwa okrętowego.

JUBILEUSZ

Ludzi, którzy wyczuli Gdynię i ją tworzyli w Polsce jest niewiele. Dlatego Gdynia darzy szacunkiem tych, kt. stali u jej kolebki. Jednym z tych jest p. Stanisław Wirpsza, który w bieżącym miesiącu obchodził 15-lecie swej pracy w porcie.

Pierwszą placówką, działalnością związaną z Gdynią, a powstałą z inicjatywy p. Wirpszy był Bank Naftowy S.A. z oddziałami w Gdyni i Wejherowie oraz T-wo „Rybałt". Placówki te rozpoczęły walkę o rynek wybrzeża dla towarów polskich. W r. 1935 organizuje p. Wirpsza przeładunek węgla, obejmując kierownictwo Oddziału firmy „Elibor". „Polska Agencja Morska", dziś jedna z najmocniejszych instytucji w porcie, również zawdzięcza swe powstanie p. Wirpszy, kt. z wielu innymi ją organizował. Dziedzina budownictwa okrętowego też nie była obca Jubilatowi. W r. 1928, przez wykupienie „Nauty" stworzył przedsiębiorstwo „Stocznia Gdyńska", kt. jest obecnie w rozwoju. Jak widać z tego krótkiego przeglądu pracy, Gdynia dużo zawdzięcza Jubilatowi, i w poczuciu jego wartości złożyła już mu swe uznanie.

OBWIESZCZENIE DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO

z d. 9. IV. 1938 r. w sprawie zgłaszania statków rybackich do ewidencji.

Na podstawie § 113 rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 7 czerwca 1935 r. o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Pom. Dz. Woj. Nr 16 poz. 171) zarządzam, co następuje:

§ 1.

Właściciele wszystkich pokładowych statków rybackich, bez względu na ich wielkość, powinni zgłosić swe statki do ewidencji najpóźniej do dnia 1-go czerwca 1938 r.

§ 2.

Zgłoszenie należy składać:

a) dla statków rybackich, mających miejsce postoju w porcie Gdynia oraz na odcinku wybrzeża morskiego od granicy polsko-gdańskiej do Rewy włącznie w Urzędzie Morskim w Gdyni.

b) dla statków rybackich, mających miejsce postoju w portach Hel i Jastarnia oraz na odcinku wybrzeża od końca półwyspu Hel do Jastarni włącznie w Kapitanacie Portu w Helu,

c) dla statków rybackich, mających miejsce postoju w portach Wielka Wieś i Puck oraz na pozostałych odcinkach wybrzeża morskiego w Kapitanacie Portu w Wielkiej Wsi.

§ 3.

Formularze zgłoszeń statków rybackich do ewidencji wydaje Wydział IV Urzędu Morskiego, Kapitanaty Portu w Helu i Wielkiej Wsi, Kontroler Wydm w Rozewiu oraz strażnicy wydmowi na wybrzeżu.

§ 4.

Niezgłoszenie statku do ewidencji w podanym wyżej terminie podlega karom, wyszczególnionym w § 110 wspomnianego na wstępie rozporządzenia.

§ 5.

Obwieszczenie niniejsze wchodzi w życie z chwilą ogłoszenia.

§ 6.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego obwieszczenia traci moc obowiązującą obwieszczenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 6 marca 1937 r. w sprawie zgłaszania statków rybackich do ewidencji (Pom. Dz. Woj. Nr 7 poz. 67).

Dyrektor Urzędu

(inż. St. Łęgowski)

SKŁAD RADY PORTOWEJ

Dekretem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 16 kwietnia br. mianowani zostali ponownie na okres bieżącego roku członkami Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni: z grupy eksporterów i importerów: dyr. Wł. Grabowski, senator Tadeusz Karszo-Siedlecki oraz inż. Napoleon Korzon.

Obecnie więc skład Rady Portowej, oprócz wyżej wymienionych przedstawia się następująco: Przewodniczący dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, Komisarz Rządu mgr Fr. Sokół, przedstawiciel Wojewody Pomorskiego nacz. K. Barciszewski, przedstawiciele Ministerstwa Skarbu: naczelnik Urzędu Celnego w Gdyni mgr Fałatowicz, naczelnik wydz. w Ministerstwie Skarbu, J. Szkandera, przedstawiciele Zarządu Kolei Państwowych: dyrektor D. O. K. P. w Toruniu inż. Dobrzycki, naczelnik Biura Portowego P. K. P. w Gdyni Wł. Dośla, kapitan portu w Gdyni komandor Gustaw Kański, przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni: prezes St. Tor, Julian Rummel, przedstawiciel Związku Izb Przemysłowo - Handlowych St. Ołtarzewski, przedstawiciel Związku Izb i Organizacji Rolniczych Jan Donimirski, przedstawiciele Rady Interesantów Portu: dyr. L. Byczkowski, dyr. Wł. Gieysztor, dyr. F. Kollat. Pierwsze posiedzenie Rady Portowej w nowym składzie odbyło się 26. IV. br. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego. Na zebraniu tym przyjęto projekty regulaminu eksploatacji państwowych urządzeń przeładunkowych w porcie oraz taryfy opłat za dźwigi.

Pozatym wysłuchano obszernego referatu naczelnika Urzędu Rybackiego A. Hryniewieckiego o rybołówstwie, przemyśle i handlu rybnym w Gdyni, oraz uzupełniono niektóre komisje Rady. Następne posiedzenie Rady — dnia 24 maja br.

PRASA NIEMIECKA O GDYNI

Znany niemiecki tygodnik żeglugowy „Hansa" omawia na swych łamach obszernie wzrost znaczenia portu gdyńskiego dla przeładunku i handlu bawełny. Opierając się na danych zawartych w „Wiadom. Portu Gdyńskiego" pismo niemieckie podaje szczegółowe liczby, dotyczące importu i reeksportu bawełny za ostatnich kilka lat, warunki przeładunkowe w porcie, wiadomości o nowych składach i magazynach bawełnianych, itp. Tygodnik podkreśla, przy tym, że powstanie arbitrażu bawełnianego w Gdyni przyczyni się niewątpliwie do dalszego uniezależnienia się gdyńskiego rynku bawełnianego od arbitrażu w Bremie. W konkluzji pismo stwierdza, że polskim sferom gospodarczym udało się kosztem Bremy nadać Gdyni znaczenie, jako portu przeładunkowego dla bawełny.

ZMIANY PERSONALNE W POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ

W firmie maklerskiej Polska Agencja Morska nastąpiły ostatnio zmiany personalne na kierowniczych stanowiskach. Dotychczasowy dyrektor oddziału gdańskiego P. A. M. p. Krumpel ustąpił ze swego stanowiska — na jego miejsce zaangażowany został p. kpt. Czesław Antkowiak z Gdyni. Nowy dyrektor P. A. M. w Gdańsku p. Antkowiak przez szereg lat był inspektorem nawigacyjnym S. A. „Żegluga Polska".

Zastępcą dyrektora P. A. M. w Gdyni został p. Wiktor Niemiec, dotychczasowy prokurent firmy „Bergtrans". Obaj wymienieni panowie obejmują swe nowe stanowiska z dniem 1 wzgl. 15 czerwca.

P. A. M. PODWYŻSZA SWÓJ KAPITAŁ ZAKŁADOWY

Dnia 25 kwietnia odbyło się walne zgromadzenie wspólników Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni, na którym postanowiono podwyższyć kapitał zakładowy przedsiębiorstwa z 350.000 zł do 600.000 zł.

Oznacza to bardzo poważne wzmocnienie tej pierwszej polskiej pionierskiej placówki maklerskiej w Gdyni.

Polska Agencja Morska otrzymała nowe przedstawicielstwo linii „Munargo Line Company". Statki tej linii obsługują porty: Nowy York — wyspa Bahama i porty Kuby.

UCHWAŁA ZWIĄZKU MAKLERÓW

Zarząd Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni na jednym z ostatnich swoich posiedzeń, powziął uchwałę, że przy przyjmowaniu zapłaty w złotych za frachty morskie i inne należności płatne w walutach obcych, należy przeliczać obce waluty na złote po ostatnim kursie sprzedaży odnośnej dewizy na Giełdzie Warszawskiej, wiadomego w chwili otrzymania należności w złotych w Gdyni. Do kwoty złotowej, uzyskanej z powyższego przeliczenia, należy doliczyć 0,5 promille tytułem zwrotu kosztów wniosku dewizowego, minimalnie zaś zł 0,10.

OPŁATY ZA PRZEWÓZ WAGONÓW W PORTACH

Za przewóz wagonowych przesyłek między poszczególnymi stacjami taryfowymi na obszarze portów Gdyni i Gdańska pobiera się od każdego wagonu bez względu na ilość załadowanego towaru — zamiast przewoźnego, obliczanego według zasad ogólnych — stawki wyznaczone w § 18 zeszytu 3 części II taryfy towarowej.

Stawki te zostały z dn. 1. 4. br. znacznie obniżone i wynoszą obecnie: za odległość 1—5 km. za wagon o ładowności ponad 30 ton — zł 7,50. Na odległość 6—10 km. zł 10,— i 15,—. Na odległość 11—15 km. zł 15,— i 22,50. Na odległość ponad 15 km. zł 20,— i 30,—.

Stawki wymienione stosowane są do wszelkich przesyłek (z wyjątkiem węgla kamiennego), które były lub mają być transportowane drogą morską.

POSZUKIWANIE NOWYCH TERENÓW DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH

Prace badawcze przy poszukiwaniu nowych terenów połowów ryb przeprowadzone w r. ub. przez statek badawczy Stacji Morskiej „Ewa“ oraz próbne wyjazdy większych kutrów popierane przez Morski Instytut Rybacki doprowadziły do tego, że wyjazdy naszych rybaków na Kattegat są coraz częstsze. W zimie kutry polskie zapuszczały się nawet do brzegów szwedzkich (do Göteborga), gdzie łowiły szproty i śledzie.

Jakkolwiek połowy te nie dały zbyt obfitych wyników, jednakże nie wyklucza to możliwości, że w przyszłości tereny te okażą się bardzo korzystne dla polskiego rybołówstwa morskiego. W tym roku bowiem gwałtowne burze na Bałtyku oraz nieznajomość terenu uniemożliwiały rybakom śmielsze wyjazdy. Jednakże sam fakt udawania się rybaków na dalsze wody ośmiela szersze rzesze rybaków i oswaja ich z myślą o dalekich wyprawach.

Zarówno jak w r. ub., będą w tym roku badane wschodnie wody Bałtyku, które, jak przypuszcza się, zasobne są w ryby. Zdarzają się już teraz między rybakami wypadki samorzutnego zapędzania się na wody wschodnie w nadziei znalezienia obfitszych połowów. I tak w dniu 6. V. przybył do portu rybackiego w Gdyni kuter „Kuź. 78“ przywożąc 8 tys. kg. dorszy, przeważnie w stanie żywym. Zostały one złowione na wodach wschodnich odległych około 10 godzin na wschód od wyspy Bornholm. Kuter ten, posiadając urządzenia do przechowywania ryb w stanie żywym, prowadził kilkudniowe próby połowów.

ROZBUDOWA LINII HERBY NOWE — GDYNIA

W Bydgoszczy, w dyrekcji linii kolejowej Herby Nowe—Gdynia, która eksploatowana jest przez konsorcjum francusko-polskie, odbyła się konferencja, w której wyniku zdecydowano rozpoczęcie w najbliższym czasie budowy drugiego toru kolejowego na tej linii. W tej chwili przy pracach przygotowawczych zatrudnionych jest około 100 pracowników.

UTWORZENIE NOWYCH PRZEDSTAWICIELSTW P. K. P. i PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA

Ostatnio utworzone zostały przedstawicielstwa P. K. P. i portów Gdyni i Gdańska w Sztokholmie i Białogrodzie.

Adresy przedstawicielstw są: 1) w Sztokholmie, Regiringsgatan 22, 2) w Białogrodzie, Knjeginje Ljubice 25.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI

Ostatnio odbyło się tu doroczne walne zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni. Związek posiada 5 sekcyj branżowych oraz łączy 73 zakłady przemysłowe.

Na zebraniu omówiona została potrzeba udostępnienia nowych terenów pod zabudowę przemysłową m. Gdyni, jak również konieczność ustanowienia praw zabudowy na terenach portowych.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW

Ostatnio Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej St. Tor zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców: J. Blichiewicza, jako rzeczoznawcę od miary, wagi i ilości towarów, p. Wodnickiego — dla prowiantu okrętowego, inż. Modesta Ziabickiego — dla spraw budowy i naprawy statków rybackich i pływającego taboru portowego, mgr Edw. Garczyńskiego — dla produktów przemiałowych zbóż i Emila Mieszkowskiego — dla wełny surowej, brudnej i pranej na port i miasto Gdynię.

DELEGATURA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU EKSPORTOWEGO W GDYNI

Otwarta tu została w obecności wiceministra Sokołowskiego delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego, która obejmie wszelkie sprawy, związane z usprawnieniem eksportu morskiego w zakresie technicznym również należytej obsłudze odbiorców zagranicznych naszych towarów. Kierownikiem delegatury został p. Wł. Giedroyć.

URUCHOMIENIE KOMUNIKACJI WODNEJ W PORCIE

Z dniem 1 czerwca b. r. firma „Przybrzeżna Żegluga Bałtycka Wróblewski i Ziemnicki“ uruchamia stałą komunikację wodną w porcie od nabrz. Pomorskiego (obok przystani Żeglugi Polskiej) do przystani na Obłużu. Na trasie tej statek zatrzymywać się będzie przy nabrzeżu Polskim, na terenach portu wojennego, przy przystani „Pagedu“ oraz w końcu przy przystani na Obłużu.

Uruchomienie tej komunikacji rozwiąże sprawę wzrastającego ruchu do nowych terenów Stoczni Gdyńskiej, elektrowni „Gródek“ oraz rozpoczynającej się wkrótce budowy Kanału Przemysłowego

USTAWIENIE DŹWIGÓW NA NABRZ. RUMUŃSKICH I STANÓW ZJEDN.

Na nabrzeżu Rumuńskim przeniesione zostały z nabrz. Stanów Zjedn. 2 dźwigi półportalowe każdy o nośności 3 ton wysięgu od 6—20 m. i wysokości podnoszenia do 22 m. od poziomu szyn. Dźwigi te ustawione zostały przy nowobudującym się magazynie Nr 10, który w ten sposób może być już częściowo eksploatowany. Natomiast na nabrzeże Stanów Zjednoczonych postawione zostały 2 nowe dźwigi każdy o nośności 3 t. wykonane przez Zakłady Ostrowieckie.

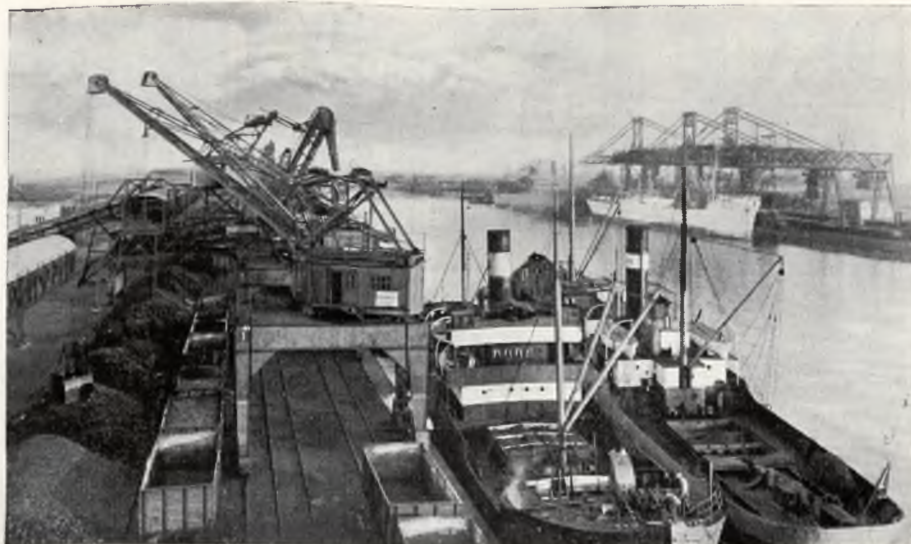
BUDOWA MAGAZYNU RYBNEGO W PORCIE RYBACKIM WŁADYSŁAWOWO

Urząd Morski w Gdyni przystąpił do budowy magazynu rybnego w nowo wybudowanym porcie rybackim Władysławowo. Oprócz magazynu rybnego wybudowanych zostanie 5 wzorowych domków rybackich dwurodzinnych wraz z budynkami gospodarczymi.

DZIAŁALNOŚĆ „SZWEDZKIEGO DOMU MARYNARZA“ W GDYNI

Na tle innych takichże domów, między innymi w Londynie, Rotterdamie, Antwerpii, Buenos Aires, Melbourne, Gdańsku etc., przedstawia się zupełnie imponująco. Tu bowiem była najwyższa liczba odwiedzających w ub. roku czytelnię, a mianowicie 27 tys., tu się odbyło najwięcej zebrań i uroczystości, t. j. 137, a w tym 102 z odczytami; w zebraniach tych wzięło udział blisko 9 tys. osób. Pod tym względem gdyński dom zajął drugie miejsce, ustępując pierwsze miejsce Gdańskowi.

skiej zamówienie na przedłużenie i modernizację maszyn dwóch swoich statków „Porta“ i „Erfurt“. Oba statki mają być przedłużone o 6 metr., a pojemność powiększona do 6.300 ton. Szybkość zwiększy się o 3 mile.



Basen towarów masowych w Wisłoujściu

GDAŃSK

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO

za miesiąc kwiecień rb. wyniósł 572.855 t., w tym przywóz 138.534 t. (141.016) a wywóz 434.321 t. (442.285). W porównaniu do mies. marca — 583.301 t. — oznacza to spadek o 10.446,8 t. Na zniżkę obrotów portu w miesiącu sprawozdawczym wpłynął spadek wywozu drzewa do 80.491 t. (123.945 t. w IV 37 r.) oraz metali i wytworów metal. do 4.411 t. (12.625 t. w IV 37).

Eksport zboża był również słaby. Natomiast ciekawą pozycję zanotowano w przywozie 4.100 t. cynku (31 t. w IV 37 r.) Przywóz rudy powiększył się do 115.915 t. (87.042 w IV 37 r.).

RUCH STATKÓW

wykazuje w porównaniu z ub. mies. III wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 504 (462) statki o pojemności 349.491 nrt. (331.161) wyszło zaś 511 (450) statków o pojemności 347.014 nrt. (336.261).

RUCH PASAŻERSKI PORTU GDAŃSKIEGO W KWIETNIU 1938 R.

Ruch pasażerski wykazał w miesiącu sprawozdawczym znaczne ożywienie. Ogółem przyjechało 23 pasażerów, w tym 11 z Kopenhagi, 9 z Londynu i 3 z Rotterdamu, wyjechało natomiast 126 pasażerów, w tym 48 do Kopenhagi, 28 do Sztokholmu, 25 do Antwerpii i po 9 do Helsingforsu i Londynu. W pierwszych czterech miesiącach przyjechało do portu gdańskiego 85 pasażerów wobec 84 w tym samym czasie roku poprzedniego, wyjechało 267 pasażerów wobec 52.

UDZIAŁ BANDERY POLSKIEJ W OBSŁUDZE TRANSPORTOWEJ PORTU GDAŃSKIEGO

Pod banderą polską przywieziono w marcu br. ogółem 4.497 ton, tak że bandera polska zajęła w obsłudze transportowej przywozu portu gdańskiego dopiero dziewiąte miejsce. Na ogólną ilość przywozu pod banderą polską przypadało 2.629 ton rud, podczas gdy resztę stanowiły drobne transporty drobnicowe z Niemiec, Belgii, Anglii oraz głównie Holandii. — W wywozie bandera polska zajęła czwarte miejsce z ilością wywozową 29.432 t. Na ogólną ilość wywozu pod banderą polską przypadało 7.705 ton węgla eksportowego do Szwecji, 2.710 ton do Holandii, 2.600 ton do Francji oraz 4.870 ton koksu do Szwecji, 1.630 ton zboża do Holandii oraz drobne partie drobnicy do krajów, z którymi bandera polska utrzymuje linie regularne. Udział bandery polskiej w ogólnym obrocie portu gdańskiego wyniósł więc w marcu 1938 r. — 33.929 ton czyli 5,8 proc.

BUDOWA OKRĘTÓW W GDAŃSKU

Niemieckie T-wo Żeglugowe „Norddeutsche Lloyd“ udzielił Stoczni Gdańskiej zamówienie na przedłużenie i modernizację maszyn dwóch swoich statków „Porta“ i „Erfurt“. Oba statki mają być przedłużone o 6 metr., a pojemność powiększona do 6.300 ton. Szybkość zwiększy się o 3 mile.

PRZEDŁUŻENIE KADENCJI PREZESA GDAŃSKIEJ RADY PORTU DR. NEDERBRAGTA

Na podstawie porozumienia między Rzeczpospolitą Polską a W. M. Gdańskiem, kadencja prezesa Rady Portu dr. Nederbragta została przedłużona o dalsze dwa lata, do 30 września 1940 r.

MOŻLIWOŚCI ZAŁADOWCZE W GDAŃSKU DO AFRYKI POŁUDNIOWEJ I AUSTRALII

Armatorzy gdańscy mają zamiar wyprawić z Gdańska do Afryki Południowej i Australii kilka statków pod warunkiem, że znajdzie się dostateczna ilość ładunków. W ten sposób więc opuściłby port gdański motorowiec „Tudor“, „Talisman“ w drugiej połowie maja, „Tarn“ po dkoniec maja i „Templar“ w połowie czerwca.

NIEMIECKI RUCH TRANZYTOWY NA WIŚLE

Niemiecki ruch tranzytowy między Rzeszą a Prusami Wschodnimi na śródlądowych drogach wodnych osiągnął w kwietniu rb. w dół rzeki 3.369 ton, z czego przypadło: na węgiel — 821 t., na wapno — 475 t., żelazo — 446 t., brykiety — 465 t., sól — 311 t., tłuszcze — 268 t. W kwietniu r. ub. przewieziono ogółem 2.931 t.

NOWY SILOS W PORCIE GDAŃSKIM

Oddany zostanie do użytku nowy silos portu gdańsk., wybudowany przy dworcu wiślanym, posiadający pojemność 10 tys. ton. Urządzenia przeładunkowe, załadowcze i wyładowcze od strony wody i lądu pozwalają na równoczesny przeładunek 400 ton na godzinę. Poza składem silos zbożowy wyposażony jest w wagi automatyczne oraz urządzenia, mające na celu uszlachetnienie, wietrzenie, czyszczenie i t. d. ziarna. Budowę silosu rozpoczęto w październiku 1936 roku. Budowa została wykonana przez firmę gdańską i polską.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

DZIAŁ URZĘDOWY



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA KWIECIEŃ

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu za m. kwiecień 1938 r. wyniósł 779.146 ton, wobec 740.737.3 w m. marcu rb. — wzrost w porównaniu z ub. miesiącem, 4,9% spadek w stosunku do IV. 37 oraz 26% wzrost z. m. IV. 36.

Ruch statków w stosunku do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości i pojemności statków. Przyszło do portu 497 (472) statków o pojemności 511.253 nrt. (471.382). Wyszło z portu 514 (477) o pojemn. 519.654 nrt. (477.642) Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m-cu IV wyniósł 1029 nrt (998) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 65 (55), a średni postój statków, wykazuje nieznaczny spadek do 51.8 (52.7). Kolejność bander ukształtowała się nast.: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Norwegia, Finlandia, Niemcy, Anglia, Grecja, USA, Łotwa, Estonia, Holandia, ZSRR, Rumunia, Francja, Panama, Islandia, W. M. Gdańsk. Trzy pierwsze bandery pozostają bez zmian. Przegrupowały się bandery pw: włoska z 7-go na 4-e, norweska z 9-go na 5-e, fińska z 4 na 6-e, niemiecka z 5 na 7-e, grecka z 13 na 9-e. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (18) państw.

Obroty zamorskie m-ca sprawozdawczego wyniosły 760.644.3 ton (732.846.7) i 795.078.5 w m. IV. 37 24.6% spadek. Spadek przywozu zamorskiego w m-cu IV w stosunku do III rb. spowodowały: owoce świeże i suszone 6.603.2 t. (9.484.4) śledzie — 234.4 (6.666.9), — wypałki pirytowe 5.225.2 t. (10.418.6), — bawełna i odpadki 7.057.5 t. (8.881.1), — złom żelazny 28.706.5 (37.459). Wzrósł natomiast przywóz: nasion oleist. 3.747.7 t. (2.931.9), fosforytów 20.863.5 (14.325.2), żużli Thomasa 24.000 t. (5.250), wełny i odpadk. 3.352.8 (2.713.3).

Wywóz zamorski w kwietniu — 638.673.6 t. (604.412.3) wykazuje 5,7% wzrost w porównaniu z marcem rb. Wzrost wywozu spowodowały pozycje: węgla kamiennego 478.748.8 t. (431.922 t.), cukru 4.443.2 t. (2.241), węgla bunkr. 74.248.2 t. (66.848.8), makuchów 3.708 (1.458.5), metali różn. 7.464 (5.547) t., i rur żeliwn. żelazn., stalowych — 5.795 t. (1.444.3). Zmniejszył się natomiast wywóz: koksu — 1.413.5 t. (9.009), słupów i kopalniaków 11.591.9 t. (17.281.4), drzewa tartego 15.260.6 (29.314.3), oraz cynku i blachy cynkowej — 1.551 t. (2.250).

Obroty przybrzeżne łącznie z W. M. Gdańskiem wykazują nieznaczny wzrost przywozu — 151 t. (106.7) i spadek wywozu — 856.6 t. (1.238). Wzrost przywozu spowodowały: ryby z połowów własnych i skóry. Spadek wywozu zaś — żywica 18 t. (147), tłuszcze i oleje rośl. 70,7 t. (186), tłuszcze zwierz. sur. 132 t. (215), skóry 10.6 t. (244.9).

Obroty z wnętrzem kraju drogą wodną wykazują wzrost przywozu — 11.581.4 t. (2.532.4) oraz wywozu — 5.912.7 t. (4.013.4). Na wzrost przywozu wpłynęły pozycje: warzyw — 97.5 t., (150.1 t.), cukru — 11.289.5 t. (2.163.2), oraz wyrobów ceramicznych — 20.6 t., (7.2). Wzrost wywozu spowodowały natomiast pozycje: wełny — 1.225.5 t. (brak), papier 111.9 t. (9.1), metale różne — 105.6 t. (53.8), miedź — 325.7 t. (217.8), maszyny, aparaty i części — 309.8 t. (0.6), kauczuk — 71.3 t. (21.8), tłuszcze i oleje roślinne — 236.4 t. (136.9), glinki ceramiczne — 462.3 t. (brak), kakao — 200.3 t. (116.3) oraz owoce świeże — 144.4 t. (15.4). Zmniejszył się natomiast wywóz: ryżu — 279.9 t. (1.047.4), kawy — 34.1 t. (101.3), herbaty — 6.3 t. (20.9), tłuszczu sur. — 186.5 t. (393.7) oraz tranu — 65.5 t. (91.7).

Ruch pasażerów wykazuje nieznaczne ożywienie. Przyjechało bowiem 970 (404) pasażerów, wyjechało zaś 2.043 (1.937) osób. (W nawiasach dane za marzec rb.).

OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—April)*
Cały przywóz	**121 970·7**	**128 434·4**	**546 852·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**20 856·2**	**18 110·3**	**75 352·5**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	3 747·7	2 931·9	19 142·—
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	8 346·8	78·7	14 151·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	6 603·2	9 498·4	28 689·4
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	173·1	203·3	653·5
76. Kawa *(coffee)*	501·3	552·4	1 8[illegible]1·7
78. Herbata *(tea)*	120·8	93·8	435·7
80. Kakao *(cocoa)*	304·7	400·5	1 385·—
81-82. Korzenie *(spices)*	91·8	142·5	480·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**463·8**	**7 649·4**	**21 701·7**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	234·4	6 666·9	17 762·5
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**19 481·6**	**12 057·5**	**55 636·—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	5 225·2	10 418·6	37 215·5
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	—	—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 218·5**	**1 666·9**	**6 025·2**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	297·7	292·1	1 192·3
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	769·5	895·3	3 599·4
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**588·—**	**2 250·—**	**4 297·1**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	146·2	42·—	1 268·7
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**25 471·1**	**22 131·8**	**88 765·8**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 081·7	1 341·3	3 726·9
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	20 863·5	14 325·2	63 069·4
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	24 000·—	5 250·—	38 900·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 952·7**	**4 299·3**	**14 564·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 907·2	4 229·—	14 331·—

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—April)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 817·4**	**14 236·9**	**54 596·2**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	3 352·8	2 713·3	11 055·9
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	7 057·5	8 881·1	32 740·5
624. Juta *(jute)*	861·—	628·6	4 168·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**702·8**	**893·3**	**3 358·6**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**290·8**	**222·5**	**842·6**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 525·8**	**1 269·7**	**5 938·3**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	781·6	579·—	3 696·6
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	699·3	522·5	1 922·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**70·3**	**71·4**	**262·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**32 175·5**	**41 017·1**	**205 310·—**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	28 706·5	37 459·—	192 731·4
977. Miedź *(copper)* . . .	2 121·1	2 202·2	6 633·8
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**1 238·4**	**1 080·2**	**4 446·5**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**929·9**	**1 193·4**	**4 651·6**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**91·7**	**164·9**	**677·9**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**96·2**	**120·1**	**425·9**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—April)*
Cały wywóz	**638 673·6**	**604 412·3**	**2 422 469·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 774·9**	**5 150·5**	**27 477·2**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	0·1	0·1
2. Żyto *(rye)*	—	—	—
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	—	100·6	206·3
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	124·5	—	124·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	—	250·1	704·2
35. Słód *(malt)*	919·6	794·6	3 365·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 803·3**	**4 805·8**	**17 537·6**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 726·8	1 552·8	6 451·6
125. Jaja *(eggs)*	2 542·—	1 538·6	4 847·5
127. Masło *(butter)*	1 087·4	1 036·4	4 269·2
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**558 699·4**	**518 022·1**	**2 105 132·3**
154. Cement *(cement)* . . .	2 829·3	4 925·4	18 576·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	344·2	—	459·2
180. Węgiel kamienny *(coal)*	478 748·8	431 922·—	1 761 812·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	74 248·2	66 848·8	272 442·3
182. Koks *(coke)*	1 413·5	9 009·—	36 383·5
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	146·7	149·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**50·1**	**27·5**	**155·2**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**15 880·1**	**6 850·5**	**42 930·—**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	4 443·2	2 241·1	18 067·9
287. Makuchy *(oil cake)* . .	3 708·—	1 458·5	8 522·3
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	3 518·8	61·2	3 580·—
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 518·9**	**4 064·5**	**10 734·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	2 641·6	5 689·6
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	11·2	5·6	35·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**232·2**	**476·2**	**1 203·5**

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *(January—April)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 273·8**	**1 175·8**	**4 825·9**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	394·1	444·5	1 764·2
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**2·7**	**15·9**	**45·9**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**29 536·3**	**48 749·9**	**148 313·4**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	11 591·9	17 281·4	44 446·6
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	15 260·6	29 314·3	94 399·9
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	—	117·9
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 329·2	1 273·4	4 809·7
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**568·2**	**1 225·6**	**3 579·1**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	217·7	641·1	1 947·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	175·—	167·8	447·8
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**93·—**	**91·4**	**252·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**18 092·5**	**12 725·3**	**53 108·2**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 464·—	5 547·1	24 786·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	—	1 559·1
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	5 794·9	1 444·3	9 479·5
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	1 551·1	2 250·—	6 257·2
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**2 111·6**	**945·4**	**5 011·5**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**36·6**	**85·9**	**2 163·3**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Kwiecień *(April)* . . . . 1938 — 760.644·3
Marzec *(March)* . . . . 1938 — 732.846·7
Kwiecień *(April)* . . . . 1937 — 795.078·5
Od początku roku *(January — April)* . 1938 — 2.969.322·3
" " " " " 1937 — 2.813.705·4

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January April*
Przywóz *(imports)*		**151·**	**106·7**	**451·1**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)*	—	—	—
9–16	— Strączkowe	—	—	—
24–26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1-2	— Mąka *(flour)*	—	—	15·—
30/1. 2	— Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	5·—	—	10·—
27/3–32	— Mąka pastewna	—	—	—
40–50	— Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60–64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76	— Kawa *(coffee)*	—	—	—
81–82	— Korzenie *(spices)*	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	116·—	101·—	274·1
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	96.5
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215–218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226-229	— Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205–214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295–491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1–300/1	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492–515	— Skóry *(skins and hides)*	—	—	—
589/1. 2, 592	— Wełna *(wool)*	30·—	—	30·—
597–622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
742–803	— Papier *(paper)*	—	5·7	5·8
862–887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896–927	— Szkło *(glass)*	—	—	0·2
930–966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	1·8
	Różne *(various)*	—	—	0·4
Wywóz *(exports)*		**856·6**	**1 238·1**	**2 799·6**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	1·7	4·5
24–26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	33.2	34·2
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1-2	— Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1–2	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	429·7	127·—	803·1
35	— Słód *(malt)*	—	—	—
40–50	— Warzywa *(greens)*	—	—	—
53–58, 60-64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·2	—	0·2
59, 61–63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	6·2	12·3	35·5
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	0·1	3·6
76	— Kawa *(coffee)*	4·9	6·1	15·5
78	— Herbata *(tea)*	0·3	1·5	7·5
	Kakao *(cocoa)*	5·8	30·4	79·4

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January April*
81, 82	— Korzenie *(spices)*	—	2·—	9·5
83	— Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	—	6·9	6·9
95–97	— Żywica *(resin)*	18·1	147·5	182·1
117	— Śledzie *(herrings)*	12·5	25·6	44·5
127–201	— Oleje *(oils)*	—	18·5	19·—
137/2–3	— Jelita *(casings)*	—	0·4	3·2
142–143	— Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148	— Kamienie *(stones)*	—	—	—
150	— Glinki *(clay)*	—	—	—
161	— Minerały Zaw bor.	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	0·1	0·1
177	— Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	—	—
203–204	— Wosk *(wax)*	2·—	2·	5·6
205–214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	70·7	186·4	333·—
215-218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	132·4	215·5	385·4
216	— Tran *(cod-liver oil)*	2·5	60·8	73·7
219	— Stearyna *(stearine)*	—	—	—
24[illegible]	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254–256	— Ryby *(fish)*	—	0·8	2·3
276-278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6	— Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295-491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	22·8	1·9	35·3
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
405-425	— Farby *(paints)*	1·5	—	5·3
404	— Sadze *(soot)*	5·1	—	5·1
424–428	— Garbniki	67·6	16·2	83·8
429-454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	1·2
476	— Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492-513	— Skóry *(skins)*	10·6	244·9	255·5
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)*	—	—	—
597–622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626	— Sizal *(sisal)*	—	0·5	5·3
679	— Worki *(bags)*	—	—	—
720–724	— Kauczuk *(rubber)*	21·6	53·1	106·3
757–778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	—
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	-	—	—
794, 795 792–803	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
807–808	— Fibra *(fibre)*	—	—	—
809-819, 826	Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	—	—	0·1
925–981	— Metale różne *(various metals)*	—	—	101·6
930-965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	10·3	5·3	25·2
966	— Cyna *(tin)*	—	6·6	7·7
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
977	— Miedź	5·1	10·2	56·5
	Różne *(various)*	26·7	20·6	61·1
Przywóz i wywóz razem		**1 007·6**	**1 344·8**	**3 250·7**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January April*
	Przywóz *(imports)*	**11 581·4**	**2 532·4**	**15 070·7**
1–4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	7·6	2·7	10·3
24 26	— Nasiona oleiste różne . . . . *(various oils seeds)*	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	0·3	1·0	1·3
27/1-3	— Mąka *(flour)* . .	97·5	150·1	347·6
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)* . .	—	—	—
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40–50	— Warzywa . . . . *(greens)*	14·1	2·6	16·7
53, 58, 60–64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·6	—	0·6
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . . *(dried fruit)*	0·3	0·9	1·2
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	2·2	2·2
76	— Kawa *(coffee)* . .	3·—	16 8	19·8
77	— Cykoria *(succory)*	0·5	3·9	4·4
78	— Herbata *(tea)* . .	—	0 4	0·4
80	— Kakao *(cocoa)* .	—	0 4	0·4
81, 82	— Korzenie . . . . . *(spices)*	1·8	1·8	3·6
95, 97	— Żywica . . . . . . *(resin)*	—	—	—
104/3	— Trawa morska . . *(sea grass)*	—	—	—
125	— Jaja *(eggs)* . . .	2·3	—	2·3
127-200	— Oleje . . . . . . *(oils)*	—	—	—
128/1 4	— Ser *(cheese)* . .	—	—	—
131	— Pierze . . . . . . *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	—	—	—
137/2a. b	— Jelita . . . . . . *(casings)*	0·6	10·—	10·6
205	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	—
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe . . . . . . *(raw fats of animal origin)*	—	0·5	0 5
225	— Gliceryna . . . *glycerine*	—	—	—
228	— Makaron . . . . *(macaroni)*	7·7	18·3	26·—
243/1 2	— Konserwy mięsne . *(meat preserves)*	—	0 2	0·2
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)* . .	—	0·3	0·3
259, 260	— Cukier *(sugar)* . .	11 289·5	2 163·2	14 309·6
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	33·9	25 8	59·7
291	— Mączka zwierzęca *(animal flour)*	—	—	—
295-491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	0·8	1·4	2·2
300/4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* .	—	—	—
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
296/1—3 0/2	— Amoniak . . . . . *(ammonia)*	—	—	—
405—425	— Farby *(paints)* .	0·1	0·7	0·8
411/2	— Biel cynkowa . . *(zinc white)*	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	16·8	1·3	18·1
466–470	— Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·1	0·1	0·2
492—513	— Skóry *(skins)* . .	0·8	1·2	2·—
534—559	— Wyroby skórzane . *(leather goods)*	—	0·3	0·3

Poz. tar. cel.		Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January April*
573—622	— Tkaniny . . . . . *(textile fabrics)*	1·1	—	1·1
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)* . .	0·6	—	0·6
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	—	—
646–648	— Sznury *(ropes)* .	0·1	0·3	0·4
720, 724	Kauczuk *(rubber)*	—	—	—
725—746	Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	—	—	—
749, 750, 751	— Deski i łaty . . *(boards & laths)*	15·—	—	15·—
757–778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	1·1	5·2	6·3
776	— Meble . . . . . . *(bentwood furniture)*	1·7	1·7	3·4
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)* .	5·1	14·1	19·2
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	0·1	0·1
862-887	— Wyroby ceram. . *(ceramic products)*	20·6	7·2	27·8
896—927	— Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	6·9	1·1	8·—
925-981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	—
930 965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	48·7	86·6	135·3
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
	Różne *(various)* .	2·2	10·—	12·2
	Wywóz *(exports)*	**5 912·7**	**4 013·4**	**11 261·8**
7	— Kukurydza . . . *(maize)*	1·—	—	1.—
23	— Pestki drzew owocowych . . . . . *(fruit stones)*	3·6	1·2	4·8
24–26	— Nasiona oleiste . *(oil seeds)*	327·8	871·—	1 213·8
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various)*	—	—	—
24/1—3	— Mąka *(flour)* . .	1·1	15·—	16·1
28	— Kasza *(grits)* . .	1·5	3·6	5·8
30	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	279·9	1 047·4	2 130·2
31	— Krochmal *(starch)*	0·1	—	0·4
53, 58, 60–64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	144·4	15·4	159 8
59, 61—63, 66	— Owoce suszone . *(dried fruit)*	108·5	141 2	274·6
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	10·3	14·3	27·6
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·1	3 2	6·—
76	— Kawa *(coffee)* . .	34·1	101·3	135·4
78	— Herbata *(tea)* . .	6·3	20·9	27·2
80	— Kakao *(cocoa)* .	200·3	116·3	382·6
81—82	— Korzenie *(spices)*	21·6	21·6	43·3
89	— Rośliny lecznicze . *(medicinal plants)*	9·9	6·6	16·5
95, 97	— Żywica *(resin)* .	175·7	144·1	411·5
104	— Trawy morskie, trzcina . . . . . *(sea, grass, reed)*	51·4	0·1	51·6
117	— Śledzie *(herrings)*	33·8	30·1	71·1
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	58·4	12·7	71 1
128/1—4	— Sery *(cheese)* . .	2·1	—	2·1
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	18·6	—	18·6
137/2a. b	— Jelita *(casings)* .	16·4	6·7	23·1
143/1—3	— Muszle *(shells)* .	—	5·7	5·7
148	— Kamienie *(stones)*	12·1	0·8	12·9
150	— Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	462·3	—	462·3
154	— Cement *(cement)* .	—	0·1	0·1
15/1—2	— Talk *(talc)* . . .	—	14·—	14·—
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	45·4	0·3	45·7
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	—
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	5·1	—	5·1
200—8. a. b. c. — Wazelina *(waseline)*	6·7	—	7·5
203—204 — Wosk *(wax)* . .	11·3	6·5	17·8
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	236·4	136·9	427·2
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	3·—	—	3·—
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	186·5	393·7	674·2
216 — Tran *(whale oil)* .	65·5	91·7	171·4
219 — Stearyna *(stearine)*	25·7	6·1	31·8
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	6·6	5·7	12·3
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	0·1	0·2	0·6
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	—	—	—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	—	1·—	1·—
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	139·4	63·2	230·3
408 — Sadze *(soot)* . .	5·5	—	5·5
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	18·—	9·1	29·8
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	107·9	20·3	157·6
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	5·—	0·7	9·2
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	5·6	—	6·6
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	—
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	517·1	172·1	694·2
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	1 225·5	—	1 225·5
597-605, 613 —			
606 — Bawełna *(cotton)*	7·1	0·9	8·—
622 — Tkaniny *(textiles)*	0·6	6·8	7·4

Poz. tar. cel.	Kwiecień *April*	Marzec *March*	Od początku roku *January-April*
624 — Juta *(jute)* . . .	0·2	—	0.2
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	10·3	4.—	15·3
646—648 — Sznury *(ropes)* .	14·2	6·—	23·1
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	71·3	21·8	93·1
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	8·8	11·—	19·8
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	64·1	—	64·1
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	2·2	1·3	5·6
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	1·8	0·5	2 3
792, 803, 809			
797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	23 6	—	23·6
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	12·3	—	26·8
826 — Papier *(paper)* .	111·9	9·1	121·1
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	0·2	—	0·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	10·2	5·9	16·1
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	0·5	0·7	1·2
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	105·6	53 8	159·4
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	—	2·3	4·4
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	137·1	131·9	285·6
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	22·2	17·8	40·—
977 — Miedź *(copper)* .	325·7	217·8	594·3
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	309·8	0·6	310·9
Różne *(various)* .	73·4	20·4	93·8
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**17 494·1**	**6 545·8**	**26 332·5**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Kwiecień *(April)* . . . . 1938 — 779.146·—
Marzec *(March)* . . . . 1938 — 740.737·5
Kwiecień *(April)* . . . . 1937 — 819.445·9
Od początku roku *(January-April)* . . 1938 — 2.998.905·5
„ „ „ „ „ 1937 — 2.850.906.—

RUCH STATKÓW W KWIETNIU 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	55	29	63.710	60	51	56.566	120.276	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	1	1	360	1	—	360	720	19
Anglia *(Great Britain)*	22	5	35.679	22	15	38.151	73.830	8
Dania *(Denmark)*	80	38	51.860	77	46	53.477	105.337	3
Estonia *(Estonia)*	21	1	14.237	24	19	16.063	30.300	12
Finlandia *(Finland)*	41	7	43.712	41	18	43.545	87.257	6
Francja *(France)*	2	—	2.660	2	2	2.660	5.320	16
Grecja *(Greece)*	11	—	29.582	12	6	33.119	62.701	9
Holandia *(Holland)*	18	12	8.359	18	10	8.033	16.392	13
Irlandia ( )	2	1	678	2	1	678	1.356	18
Łotwa *(Latvia)*	13	1	17.735	14	7	21.796	39.531	11
Niemcy *(Germany)*	58	21	39.699	61	45	43.153	82.852	7
Norwegia *(Norvay)*	39	20	43.977	41	27	44.557	88.534	5
Panama *(Panama)*	1	—	695	3	2	2.193	2.888	17
Rumunia *(Roumania)*	1	—	2.221	2	2	4.820	7.041	15
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	7	6	21.943	8	5	25.672	47.615	10
Szwecja *(Sweden)*	104	36	73 537	108	86	80.014	153.551	1
Włochy *(Italy)*	17	2	55.010	12	11	36.647	91.657	4
Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)*	4	4	5.599	6	1	8.150	13.749	14
Razem *(total)*	**497**	**184**	**511.253**	**514**	**354**	**519.654**	**1.030.907**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	472	205	471.382	477	312	477.642	949.024	—
Ten sam mies. 1937 *(April 1937)*	*462*	*199*	*456.855*	*469*	*328*	*457.208*	*914.063*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	1.926	810	1.892.629	1.932	1.295	1.896.391	3.789.020	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	1.833	776	1.667.216	1.677	1.236	1.670.514	3.337.730	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. kwietniu 1938 r. : 1.029,—
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 65;
c) średni postój statków w porcie 51,8 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU KWIETNIU 1938 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Łososie	5.590	1.030	5.110	20	470	—	—	12 220
Mielnica	10	130	—	—	260	—	—	400
Troć	—	—	—	—	400	—	—	400
Stornia	5.910	1.870	6.920	6.050	1.060	11.230	—	33.040
Zimnica	—	370	—	—	—	3.400	—	3 770
Śledzie morskie	—	3 250	—	—	2.820	—	—	6.070
Szproty	—	5.000	—	—	—	—	—	5.000
Węgorze	—	—	—	—	830	—	—	830
Wątłusze	19.440	790	8.610	2.450	1.140	103.500	—	135.930
Węgorzyce	—	—	—	—	70	—	—	70
Sieja	—	—	—	—	50	—	—	50
Szczupak	—	—	3.600	—	1.140	—	—	4.740
Okonie	680	—	950	—	270	—	—	1.900
Płotki	1.220	1.010	6.200	—	1.950	—	—	10.380
Certy	410	600	2.700	—	1.290	—	—	5.000
Gadus Virens	—	—	—	—	—	—	16.550	16.550
Gadus callarias	—	—	—	—	—	—	30.400	30.400
Gadus aeglefinus	—	—	—	—	—	—	4.180	4.180
Hippoglossus vulgaris	—	—	—	—	—	—	1.080	1.080
Rajidae	—	—	—	—	—	—	50	50
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	360	360
iHppoglossus vulgaris	—	—	—	—	—	—	30	30
Sebastes marinus	—	—	—	—	—	—	500	500
Różne	—	—	—	—	—	—	40	40
Razem w kg.	**33.260**	**14.050**	**34.090**	**8.520**	**11.750**	**118.130**	**53.190**	**272.990**
Wartość w zł.	34.586	10.092	40.394	2.888	12.241	20.697	29.601	150.499
Miesiąc ub. w kg.	33.880	20.050	38.270	5.400	5.850	76.230	18.910	198.590
Razem od pocz. r. w kg.	108.970	45.430	101.100	14.940	27.920	276.070	379.090	953 520

RUCH PASAŻERÓW W M-CU KWIETNIU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało (*passengers incoming*) Kwiecień *(April)* I kl.	Przyjechało Kwiecień *(April)* II kl.	Przyjechało Kwiecień *(April)* III kl.	Przyjechało Kwiecień *(April)* Razem *(total)*	Przyjechało Marzec *(March)* Razem *(total)*	Wyjechało (*passengers outgoing*) Kwiecień *(April)* I kl.	Wyjechało Kwiecień *(April)* II kl.	Wyjechało Kwiecień *(April)* III kl.	Wyjechało Kwiecień *(April)* Razem *(total)*	Wyjechało Marzec *(March)* Razem *(total)*
Anglia	—	**75**	—	**75**	**48**	**3**	**70**	**427**	**500**	**333**
Hull	—	10	—	10	6	—	15	—	15	6
Londyn	—	65	—	65	42	3	55	427	485	327
Argentyna	**6**	—	**159**	**165**	**80**	**2**	—	**707**	**709**	**303**
Buenos Aires	6	—	159	165	80	2	—	707	709	303
Belgia	**9**	—	**7**	**16**	**19**	**15**	—	**1**	**16**	**1**
Antwerpia	9	—	7	16	19	15	—	1	16	1
Brazylia	**4**	**3**	**36**	**43**	**29**	**17**	—	**9**	**26**	**129**
Rio de Janeiro	2	1	7	10	13	14	—	5	19	5
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119
Santos	1	2	29	32	16	3	—	4	7	5
Victoria	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Dania	**3**	**27**	**12**	**42**	**69**	—	23	**5**	**28**	**10**
Kopenhaga	3	27	12	42	69	—	**23**	5	28	10
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	—	—	—	—	**1**	—	—	**2**	**2**	—
Tallinn	—	—	—	—	1	—	—	2	2	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finlandia	**20**	**9**	—	**29**	**9**	—	—	—	—	—
Helsinki	20	9	—	29	7	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Francja	—	**12**	**378**	**390**	**1**	—	**1**	**211**	**212**	**344**
Boulogne sur Mer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Le Havre	—	12	378	390	1	—	1	211	212	344
Holandia	**3**	—	—	**3**	**2**	—	—	—	—	**2**
Amsterdam	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	1	—	—	1	2	—	—	—	—	2
Kanada	—	—	**28**	**28**	**16**	—	**1**	**67**	**68**	**68**
Halifax	—	—	28	28	16	—	1	67	68	68
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Niemcy	**3**	**6**	**2**	**11**	—	—	—	**8**	**8**	**1**
Hamburg	2	3	—	5	—	—	—	—	—	—
Holtenau	1	—	2	3	—	—	—	8	8	1
Inne porty	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Norwegia	—	—	—	—	**2**	—	**4**	—	**4**	—
Oslo	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	4	—	4	—
St Zjedn. Am. Półn.	—	**33**	**109**	**142**	**115**	—	**54**	**404**	**458**	**378**
New York	—	33	109	142	115	—	54	404	458	378
Senegal fr.	—	—	—	—	**5**	—	—	—	—	—
Dakar	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Szwecja	**17**	**9**	—	**26**	**8**	—	**8**	**1**	**9**	**5**
Göteborg	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
Kalmar	14	2	—	16	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	2	7	—	9	7	—	8	—	8	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	—	**1**	1	4
Urugwaj	—	—	—	—	—	—	—	1	**1**	**361**
Montevideo	—	—	—	—	—	—	—	1	1	361
Via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Bliski Wschód	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Port Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem . . .	**65**	**174**	**731**	**970**	**404**	**39**	**161**	**1 843**	**2 043**	**1 937**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-35